





MADRAS LEGISLATIVE ASSEMBLY DEBATES

FIRST SESSION OF THE SECOND LEGISLATIVE ASSEMBLY UNDER THE CONSTITUTION OF INDIA.

1st and 2nd and 4th to 9th November 1957.

Volume VI (Nos. 1 to 8).

TABLE OF CONTENTS.

Friday, 1st November 1957.

PAGES

I Business of the House 1-2

II Questions and Answers 2-17

III Announcement by the Hon. Speaker—Message from the Governor 18

IV Privilege Motion *re* incorrect publication of proceedings of the House in the "Dina Thanthi" 18-23

V Calling attention to a matter of urgent public importance under rule 40 (1) of the Assembly Rules *re* suspension of collection of loan instalments from agriculturists in Chingleput district till March 1958 23-25

VI Government Bills—

(1) The Madras Bhoodan Yagna Bill, 1957 25

(2) The Motor Vehicles (Madras Amendment) Bill, 1957
(L.C. Bill No. 3 of 1957) 25-64
73-76

(3) The Madras Village Panchayats (Amendment) Bill, 1957 65-72

VII Government Motion—Motion under rule 21 (3) of the Assembly Rules *re* change in the order of business 65

VIII Papers laid on the table of the House 72

Saturday, 2nd November 1957.

I Questions and Answers 77-89

II Motion under rule 184 of the Assembly Rules 89-90

III Calling attention to a matter of urgent public importance under rule 40 (1) of the Assembly Rules *re* closing of Fair Price Shops in famine and drought-affected areas of Tirunelveli district 90-92

IV Government Bills—

(1) The Madras Village Panchayats (Amendment) Bill, 1957—*cont.* 92-107

(2) The Madras Registration of Veterinary Practitioners Bill, 1957 (L.C. Bill No. 2 of 1957) 107-113
142-149

Saturday, 2nd November 1957—cont.

IV Government Bills— <i>cont.</i>	
* (3) The Madras Repealing and Amending Bill, 1957	113-114
(4) The Madras Catering Establishments Bill, 1957	114-141
V Papers laid on the table of the House	141

Monday, 4th November 1957.

I Questions and Answers	151-165
II Government Motion—White Paper on the Reform of Local Administration in the Madras State including the Madras City Corporation	165-216
III Papers laid on the table of the House	217

Tuesday, 5th November 1957.

I Questions and Answers	219-225
II Adjournment motion <i>re</i> floods in Madras City	226
III Government Motion—White Paper on the Reform of Local Administration in Madras State including the Madras City Corporation— <i>cont.</i>	226-284
IV Papers laid on the table of the House	284

Wednesday, 6th November 1957.

I Announcements by the Hon. Speaker <i>re</i> —	
(1) Scope of Supplementaries	285-286
(2) Programme of business	337-338
II Questions and Answers	286-299
III Calling attention to a matter of urgent public importance under rule 40 of the Assembly Rules <i>re</i> the plight of hut-dwellers during heavy rain in the City of Madras	299-301
IV Statement <i>re</i> correction of answer to Legislative Assembly Starred Question No. 157	302
V Government Motions—	
(1) Motion under rule 21 of the Assembly Rules <i>re</i> change in the order of business	302
(2) Report of the Legislature Committee on the White Paper on Education	303-337
	338-354
VI Government Bill—The Prevention of Insults to National Honour Bill, 1957	302-303

Thursday, 7th November 1957.

I Questions and Answers	355-367
II Announcement by the Hon. Speaker <i>re</i> messages from the Governor	368
III Adjournment motion <i>re</i> the arrest of E. V. R. Periyar	368

Thursday, 7th November 1957—cont.

IV Calling attention to a matter of urgent public importance under rule 40 of the Assembly Rules <i>re</i> failure of the Government in not taking action against the management of a beedi factory	368-369
V Government Motion—Motion under rule 23 of the Madras Assembly Rules <i>re</i> transaction of Government business on a non-official day	370
VI Government Bill—The Madras Payment of Salaries and Removal of Disqualifications (Second Amendment) Bill, 1957.	370
VII Non-official business—Resolution—Re-opening of fair price shops.	370-420
VIII Discussion on the Report of the Legislature Committee on the White Paper on Education— <i>cont.</i>	421-454
IX Paper laid on the table of the House	454

Friday, 8th November 1957.

I Questions and Answers	457-470
II Announcement by the Hon. Speaker <i>re</i> quotation from the book "Mr. Speaker, Sir" by C. Cawthorne	470-471
III Government Bill—The Madras Village Panchayats (Amendment) Bill, 1957	471 525-532
IV Government Motion—Report of the Legislature Committee on the White Paper on Education— <i>cont.</i>	471-523
V Papers laid on the table of the House	523-524

Saturday, 9th November 1957.

I Questions and Answers	533-548
II (1) Ruling <i>re</i> answering of questions relating to the State Electricity Board	548-550
(2) Ruling <i>re</i> changes made by the Select Committee in a section not being amended by an Amending Bill	569-570
III Presentation of the Sixth Report of the Committee on Estimates	550
IV Government Bill—The Madras Village Panchayats (Amendment) Bill, 1957 (L.A. Bill No. 16 of 1957)	550-569 570-602
V Paper laid on the table of the House	602



THE MADRAS LEGISLATIVE ASSEMBLY

Friday, 1st November 1957.

The House met in the Assembly Chamber, Fort St. George, at nine of the clock, Mr. Speaker, (THE HON. DR. U. KRISHNA RAU) in the Chair.

I.—BUSINESS OF THE HOUSE.

MR. SPEAKER: We have a few Bills to be taken up for consideration to-day. I am not sure whether hon. Members have had enough time to give amendments. So would it be acceptable if I suggest that for the first Bill, that is, the Motor Vehicles Amendment Bill, I shall permit notice of amendments being given up to 10 o'clock and for the other Bills till 10-30 so that hon. Members may have an opportunity to go through the Bills and give amendments if considered necessary. Technically of course the Bills have been before the hon. Members for more than three days. But we have not told them up to what day and time the amendments would be received.

SRI R. SRINIVASA IYER: The other Bills are small ones. The Veterinary Practitioners Registration Bill only is a little bit long.

MR. SPEAKER: There is one other difficulty. I shall explain it later. The Motor Vehicles Amendment Bill is ready for discussion. The other Bill is not ready because the Governor's recommendation has not yet come.

SRI R. SRINIVASA IYER: We may take them up tomorrow.

MR. SPEAKER: Then you will have business only for half an hour.

SRI T. SAMPATH: The Agenda has been received only just, now, Sir.

MR. SPEAKER: It was circulated to hon. Members yesterday itself. The agenda was sent to their residential addresses. I do not know how hon. Members missed the agenda.

HON. MEMBERS: We have not got the agenda.

MR. SPEAKER: I only wanted to suggest to the House that in case the recommendation of the Governor for the consideration of the Registration of Veterinary Practitioners Bill is not received in time, we could finish the Motor Vehicles (Amendment) Bill first and take up general discussion of the Money Lenders Bill.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM: We can take up the Madras Village Panchayats (Amendment) Bill for general discussion. The Opposition leaders feel that the Bill might be referred to a Select Committee. So we can discuss it and refer it to a Select Committee.

[1st November 1957]

MR. SPEAKER : If the recommendation of the Governor for the other Bill is received we shall take it up. If it is not received by the time we finish the Motor Vehicles (Amendment) Bill, we shall take up the Madras Village Panchayats (Amendment) Bill and the motion to refer it to a Select Committee.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : For the Money Lenders Bill they may be given some time to give amendments.

MR. SPEAKER : If the House accepts this suggestion I have no objection.

II. QUESTIONS AND ANSWERS

STARRED QUESTIONS.

Legal aid to the poor

* 51 Q.—SRI K. SATTANATHA KARAYALAR : Will the Hon. the Minister for Home be pleased to state—

(a) whether there is any proposal to give legal aid to the poor; and

(b) if so, the details thereof?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : (a) No, Sir.

(b) Does not arise.

SRI K. SATTANATHA KARAYALAR : நாட்டிலே Pauper suit போடுவதற்குக் கூடப் பணம் வேண்டியிருக்கிறது. அப்படி அவதிப்படுகிற ஏழைகளுக்கு உதவுவதற்கு சர்க்கார் சட்டம் கொண்டு வருமா ?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : Under the existing provisions of the Civil Procedure Code, in civil cases, a suit may be filed “ *informa pauperis* ” and in criminal cases, while a pleader is engaged at the cost of the State when the sentence is of death, he may also be given similar aid under rule 157 of the Criminal Rules of Practice and Orders, 1931, of this Government and for other cases, if the Courts consider it desirable in the interests of justice and if the accused is not possessed of sufficient means to engage a pleader.

The question of granting legal aid to poor persons has been examined by this Government with reference to the suggestions made by the Government of India and the recommendations of the High Court thereon. After a careful consideration of all aspects involved, this Government came to the conclusion that the existing provisions regarding legal aid to the poor, so far as this State is concerned, are sufficient and that any liberalization of these provisions, apart from the financial cost involved, may lead to further increase in litigation. The High Court was also asked to issue suitable instructions to Subordinate Criminal Courts drawing their attention to rule 157 of the Criminal Rules of Practice and Circular Orders, 1931, under which a pleader may be engaged to defend an accused person, against any charge, if the Court considers it desirable to do so in the interests of justice, provided the accused is not possessed

1st November 1957]

of sufficient means to engage a pleader. Necessary instructions have been issued by the High Court to the Subordinate Officers in the matter.

The Government have also examined the question whether Harijans should be given legal aid in defending themselves in legal proceedings launched against them by caste Hindus or in conducting cases launched by them against caste Hindus. The Government then decided that ordinarily no State aid need be given to Harijans in legal proceedings, except to the extent specified in Rule 157 of the Criminal Rules of Practice, that whenever in a criminal case launched against Harijans by caste Hindus or vice versa, if the Collector considers that the Harijans are specifically deserving of legal aid in the interests of justice, he should report the facts of the case to the Government setting out the need for giving legal aid at Government cost and specifying the probable expenditure to be borne by the Government and if the Government approve of the proposal, the District Collector should arrange for such legal aid being given.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : Recently, Sir, the matter was also discussed in the Law Ministers' Conference at Delhi. The proceedings of that Conference have just been sent to this Government also and they will be examined. We have taken certain tentative conclusions there with reference to the aid to be given to the poor in respect of litigation. Therefore, even though we have taken a decision formally in the matter, it will be further considered in the light of the recommendations made by the Conference of the Law Ministers.

SRI K. SATTANATHA KARAYALAR : இந்த விஷயம் திரும்ப புனராலோசனை செய்யும்போது குடியானவர் பாதுகாப்புச் சட்டத்தின் கீழ் அவர்களுக்கு சட்ட உதவி செய்யவும் ஏற்பாடு செய்வார்களா ?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : As a matter of fact, this is one of the categories considered in the Law Ministers' Conference.

SRI S. LAZAR : சர்க்கார் சட்டம் கொண்டு வராத போதிலும்கூட Bar Federation-ல் ஒரு முடிவு எடுக்கப்பட்டு ஒரு சில பகுதிகளில் மொபசல் பார் அசோசியேஷன் உதவி செய்து வருவது சர்க்காருக்குத் தெரியுமா ? அது எவ்வளவு தூரம் வெற்றி கொடுத்திருக்கிறது என்று சொல்ல முடியுமா ?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : Sir, no doubt in certain centres, the system has worked well. But it looked as if there was enthusiasm only in the initial stages and lagged later on. That was why the whole matter was discussed in the Law Ministers' Conference. We thought that voluntary aid may not work in a sustained manner for a long time. That was why we have made some alternative suggestions. I hope when we examine those recommendations and take final decisions, they will be acceptable to the House.

SRI V. SANKARAN : அதேமாதிரி ஏழை வக்கீல்களுக்கு கனியன்ட் தேடிக் கொடுத்து உதவவும் சர்க்கார் ஏற்பாடு செய்யுமா என்று கேட்கிறேன்.

[1st November 1957]

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : சட்ட மந்திரிகள் மகா நாட்டுத் தீர்மானத்தைப் பற்றி இந்த அரசாங்கம் முடிவு செய்வதற்கு முன்பு எல்லா அம்சங்களைப் பற்றியும் கவனிக்கும்.

SRI N. K. PALANISAMY : ஏற்கனவே **disability** ஆக்ட் இருக்கிறது. மந்திரி அவர்கள் நேற்று சொல்லும் போது சட்டப் பிரகாரம் உதவி அளிப்பதாக கூறினார்கள். எனக்குத் தெரிந்த வரையில் அம் மாதிரி ஹரிஜனங்களுக்கு உதவி அளிக்கப்படவில்லை. அதனால்தான் புனராலோசனை செய்யப்படுகிறது என்றார்கள் போலிருக்கிறது. உதவி அளிக்கப்பட்டிருக்கிறது என்றால் எத்தனை பேர்களுக்கு அளிக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று சொல்ல முடியுமா?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : புனராலோசனை செய்வதற்கு ஒன்றும் இல்லை. என்ன என்ன முடிவு செய்யப்பட்டிருக்கிறதோ அந்தப்படி எல்லாம் உதவி அளிக்கப்படுகிறது.

9-10
a.m.

SRI T. SAMPATH : Will the Government consider the question of extending legal aid in civil cases to poor litigants?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : Yes, Sir. I have already answered that. Wherever they are deserving of such aid, as recommended by the Law Ministers' Conference, such facilities would be extended.

SRI A. VEDARATNAM PILLAI : ஏழைகளின் நன்மையைக் கருதி வழக்குகளை வாத்தாட கோர்ட்டின் நடவடிக்கைகளை தமிழில் கொண்டுவர அரசாங்கம் யோசிக்குமா?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : ஏழைகள் கீழ்க்கோர்ட்டில் தான் அதிகமாக வருகிறார்கள். அங்கே வழக்குகளும் தமிழில் நடைபெறுகின்றன. சுப்ரீம் கோர்ட்டில் ஏழைகள் சாதாரணமாக போவது கிடையாது.

SRI M. JAGANNATHAN : May I know, Sir, what steps the Government have taken so far to inform the Harijan masses that they are given legal aid by the Government?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : Sir, Collectors have been told that they could take steps to extend legal aid wherever Harijans wanted such assistance. It is not as though the Harijans would be invited to enter into litigation for the reason that they would be offered legal aid whenever they enter into litigation.

SRI S. NAGARAJA MONIGAR : கோர்ட்டுகளில் நியாயமான கேஸ்களுக்கூட சட்ட நுணுக்கம் காரணமாக தீர்ப்புகள் வேறுகிவிடுகின்றன என்று கனம் அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரியுமா?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : கோர்ட்டில் நடக்கும் கேஸ்களெல்லாம் நியாயமான முறையில்தான் முடிவு எடுக்கப்படுகிறது. கனம் அங்கத்தினர் உறுப்படியான ஒரு யோசனை சொன்னால் அரசாங்கம் அதை பரிசீலனை செய்யும்.

SRI M. KALYANASUNDARAM : ஏழைகளுக்கு இலவசமாக அளிக்கும் இந்த திட்டங்களில் அவர்களே விரும்பக்கூடிய வழக்கறிஞர்களை தேர்ந்தெடுத்துக் கொள்ள உரிமை கொடுக்கப்படுமா? மேலும் ஒவ்வொரு கேஸுக்கும் பதிவு செய்வதற்காக வாங்கப்படும் ஸ்டாம்பு பீசுகளை அவர்களிடமிருந்து வாங்காமல் அனுமதிக்க அரசாங்கம் முன் வருமா?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : ஸ்டாம்பு பீஸ் இல்லாமல் அனுமதிக்கப்படுவது முதலியவைகளெல்லாம் பரிசீலனையில் இருக்கிறது. வழக்கறிஞர்களை அவர்களே, தேர்ந்தெடுத்துக் கொள்வதை அனுமதிக்க முடியாது.

1st November 1957]

SRI S. LAZAR : செஷன்ஸ் கோர்ட்டுகளிலே வசதியில்லாத குற்றவாளிகளுக்கு சர்க்காரே வக்கீல் வைத்துக் கொடுக்கிறது. அவர்களிலே பெரும்பாலோர் அனுபவமும் திறமையும் இல்லாது இருப்பதாக பொதுவான அபிப்பிராயம் இருக்கிறது. ஆதலால் நல்ல அனுபவம் மிகுந்த வக்கீல்களை அமைக்க அரசாங்கம் முன் வருவார்களா?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : யாருக்கு அனுபவம் இருக்கிறது, யாருக்கு இல்லை என்று அதிகாரிகளைப் பற்றி சொல்லுவது சரி அல்ல. வழக்கறிஞர்களிலே ஜூனியர், சீனியர் என்று இருக்கிறார்கள். அவர்கள்தான் வாதாட வேண்டும் என்று விதி இருக்கிறது.

SRI A. GOVINDASAMY : திரு. ஜகந்நாதன் அவர்கள் கேட்ட கேள்விக்கு கனம் அமைச்சர் அளித்த பதிலிலிருந்து இம்மாதிரியான ஒரு சலுகை இருக்கிறது என்று கலெக்டர் ஒரு அறிக்கை மூலம் தெரிவித்து விட்டால், எதிர்பார்த்த விதத்தில் சிக்கிக் கொண்டால் அதிலிருந்து தப்பித்துக் கொள்ள வழியிருக்காது என்று பொது மக்களுக்கு சொல்வதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். ஹரிஜனங்களுக்கும் ஏழைகளுக்கும் சலுகை இருப்பதைத் தெரியப்படுத்த அரசாங்கம் முயற்சிக்குமா?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : இதற்கு முன் எல்லோருக்கும் தெரியாது. தெரியும்படி செய்யலாம்.

Revenue Budget for 1957-58.

* 52 Q.—**SRI K. SATTANATHA KARAYALAR :** Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state the financial assistance the Government are to get from the Centre to meet the deficit in the revenue budget for 1957-58?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : The Government are not at present getting any financial assistance from the Government of India specifically to meet the deficit in the Revenue Account in 1957-58.

SRI N. K. PALANISAMI : ரெயிள்வே கட்டணத்திலிருந்தும், போஸ்டல் வருமானத்திலிருந்தும் மத்திய சர்க்கார் நமக்கு ஒரு விகிதாசாரம் ஒதுக்கியிருக்கிறார்களா? இந்த ஐந்து வருஷத்திற்கு ஒரு தரம் என்னென்ன தேவை என்பதை அனுசரித்து ஒதுக்குவார்களா?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : The premises of the hon. Member is wrong.

MR. SPEAKER : Questions 53 and 60-A will be taken up together.

Medical Colleges Selection Committee

* 53 Q.—**SRI K. R. VISWANATHAN :** Will the Hon. the Minister for Revenue be pleased to state—

(a) the names of the members of the Selection Committee for admission to the Government Medical Colleges this year; and

(b) whether any of the members belong to the backward classes or scheduled castes?

[1st November 1957]

THE HON. SRI M. A. MANICKAVELU : (a) *Pre-professional Course*—

Dr. A. Sreenivasulu Naidu—*Chairman*.

Dr. B. M. Sundaravadanan.

Dr. R. G. Krishnan.

} *Members.*

I *M.B.B.S. Course*—

Major-General S. C. Alagappan—*Chairman*.

Srimathi Maragatham Chandrasekar.

Dr. R. G. Krishnan.

} *Members.*

(b) Srimathi Maragatham Chandrasekar belongs to the Scheduled Caste. None of the members belongs to the Backward Classes.

Admission to Medical Colleges

* 60-A Q.—SRI K. R. VISWANATHAN : Will the Hon. the Minister for Revenue be pleased to state—

(a) the number of candidates admitted into the Government Medical Colleges in 1957;

(b) the number of students belonging to Backward Classes and Scheduled Castes who got admission through reservation; and

(c) the number of Backward Class students who were admitted by open competition?

THE HON. SRI M. A. MANICKAVELU :

(a) I M.B.B.S. Course		346
Pre-professional course		344
(b) I M.B.B.S.—		
Scheduled Castes		41
Backward Classes		75
Pre-professional—		
Scheduled Castes		22
Backward Classes		88
(c) I M.B.B.S.		63
Pre-professional		79

SRI A. GOVINDASAMY : கிராமங்களில் குறிப்பாக மேஜர் பஞ்சாயத்து கிராமங்களில் மெடிகல் கல்லூரியில் பட்டம் பெற்ற டாக்டர்கள் உள்ள ஆஸ்பத்திரிகள் அங்கு இல்லாமல் இருக்கிறது. இந்தக் குறையை நிவர்த்திப்பதற்கு ஒரு மெடிகல் கல்லூரியை நிறுவ அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுக்குமா ?

THE HON. SRI M. A. MANICKAVELU : இப்போது மூன்று கல்லூரிகள் இருக்கின்றன. நான்காவது கல்லூரி Integrated கல்லூரி என்று இருக்கிறது. இன்னொரு கல்லூரி தஞ்சையில் ஆரம்பிக்கப்போவதாக இருக்கிறோம்.

SRI A. A. RASHEED : Sir, what is the number of lady students? Is the Hon. Minister aware that lady doctors once they get married give up the profession and, therefore, is it not a waste of public money to give them this education?

1st November 1957]

MR. SPEAKER : What has that got to do with this question?

SRI A. A. RASHEED : It is allied to that, Sir.

MR. SPEAKER : It does not arise out of the main question. I rule the supplementary out of order.

SRI K. VINAYAKAM : As per the recommendations of the Backward Classes Commission, this Government have accepted some communities as 'most backward communities'. Did the Government give the same facilities to students of these most backward communities as far as admission to the Medical College was concerned?

THE HON. SRI M. A. MANICKAVELU : According to the rules and regulations at present in force, the concessions to them are only educational concessions; it does not apply to admissions to colleges.

SRI M. P. SUBRAMANIAM : அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லிய புள்ளி விவரங்களிலிருந்து தாழ்த்தப்பட்ட சமூகத்திற்கும், பின்தங்கிய வகுப்பினருக்கும் 15, 20 சத விதிகம் வரவில்லை. அது ஏன்? 9-20 a.m.

THE HON. SRI M. A. MANICKAVELU : அந்த குறிப்பிட்ட சத விதிகம் கிடைத்து விட்டது. அதுவும் இல்லாமல் merit என்று சொல்லுகிறார்களே அதிலும் அதிகமாக வந்திருக்கிறது.

SRI K. VINAYAKAM : May I know how many students belonging to the backward communities secured seats in the general competition, and over and above that how many secured seats under the reservation guaranteed by the State?

THE HON. SRI M. A. MANICKAVELU : The number of students selected is—

On merit—

M.B.B.S.	..	..	..	..	63
Non-Professional	..	..	..	..	79

Against reservation of seats—

Scheduled Castes and Tribes	..	..	41
Backward Classes	..	..	75

SRI K. ANBAZHAGAN : தலைவர் அவர்களே, பிற்படுத்தப் பட்ட மாணவர்களுக்கு சலுகை தருவது என்பது வரவேற்கத்தக்க சிறந்த தொரு கொள்கை என்பதால் மருத்துவ குலத்தைச் சேர்ந்த மாணவர்களுக்கும், அவர்களது பெற்றோரும் அவர்களுக்கு மருத்துவ கல்லூரிகளில் இடம் கிடைப்பதில் அதிக சலுகை இருக்க வேண்டுமென்று விரும்புவதும், அது கிடைக்காத காரணத்தால் அவர்கள் வருந்துவது உண்மையா? அவர்களுக்கு சலுகைகள் காட்டப்படுமா?

THE HON. SRI M. A. MANICKAVELU : மருத்துவக் குலத்தைச் சேர்ந்தவர்களும் பிற்பட்ட பிரிவிற்குள் வருகிறார்கள் என்று நினைக்கிறேன். ஆகவே பிற்பட்ட வகுப்பினருக்கு கொடுக்கப் படுகிற சலுகை அவர்களுக்கும் கிடைக்கிறது.

SRI P. G. MANICKAM : கிராமங்களில் வேலை செய்வதற்கு அநேகமாக டாக்டர்கள் விரும்புவதில்லை. ஆகையால் படித்துக் கொண்டிருக்கிற டாக்டர்களாவது அவசியம் கிராமங்களுக்குப் போய் வேலை செய்ய வேண்டும். அப்படியானால்தான் அவர்களது சர்ட்டிபிக்கேட் பூர்த்தியாகும் என்று உத்திரவு போட்டால் கிராமங்களில் உள்ள ஜனங்களுக்கு உபகரமாக இருக்கும் என்பதால் அவ்விதம் ஒரு உத்திரவு போடுவார்களா?

[1st November 1957]

THE HON. SRI M. A. MANICKAVELU : அந்த மாதிரி செய்யலாம் என்ற யோசனையும் இருக்கிறது. ஆனால் அது எவ்வளவு தூரம் சாத்தியப்படும் என்பதைக் கவனிக்க வேண்டியிருக்கிறது.

SRI M. JAGANNATHAN : If the information is available with the Hon. Minister, may I know the number of Harijan candidates who applied for admissions to the medical colleges and how many of them were not selected?

THE HON. SRI M. A. MANICKAVELU : I cannot give the information off-hand. I want notice.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : There is likely to be some misunderstanding with reference to the question put by Mr. Jagannathan. He will find that the quota allotted to the Scheduled Castes has not been filled up in full. That means all candidates who applied had been selected.

SRI S. NAGARAJA MONIGAR : பெற்றோர்களின் தொழிலைச் செய்ய வேண்டுமென்று கூறுவது திரும்பவும் ஒரு ஜாதி அடிப்படையை உண்டு பண்ணுவதாகாதா?

SRI K. ANBAZHAGAN : ஆன் எ பாயின்ட் உப் பர்ஸனல் எக்ஸ்ப்ளேனேஷன். என்னுடைய கேள்வியில் இடம் மறுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று நான் சொல்லவில்லை என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

SRI R. KRISHNASAMY NAIDU : கனம் மாணிக்கம் அவர்களின் கேள்விக்கு மருத்துவ கல்லூரியில் பயிலும் மாணவர்கள் அவர்கள் இத்தனை வருஷம் இன்னின்ன இடங்களில் உத்தியோகம் பார்க்க வேண்டுமென்று நிபந்தனை விதிப்பதில் சில கஷ்டங்கள் இருப்பதாக பதில் கூறப்பட்டது. பல வருஷங்களாக கிராமங்களிலும் மற்றையிடங்களிலும் டாக்டர்கள் இல்லாமல் கஷ்டம் ஏற்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது. பி.டி. கல்லூரியில், உபாத்தியாயர் பயிற்சி பெறுபவர்கள் அவர்கள் இத்தனை வருடங்களாவது உபாத்தியாயராயிருக்கவேண்டுமென்று நிபந்தனை விதிக்கும்போது, அரசாங்கத்திற்கு அதிகமாக செலவினத்தில் கஷ்டம் ஏற்படக்கூடிய இந்த வைத்தியர் பயிற்சி, சமுதாயத்திற்கு அவசியமாக இருக்கிற ஒரு சேவையில் அவர்கள் ஒரு குறுகிய கால அளவிற்காவது புகுந்தாக வேண்டுமென்று கட்டாயப் படுத்தி அரசாங்கத்தார் ஒரு விதி விதிப்பதில் என்ன கஷ்டம் இருக்கிறது? அதை ஏன் நிர்பந்தம் என்று கருத வேண்டும்.

THE HON. SRI M. A. MANICKAVELU : அதில் கஷ்டம் இருக்கிறது என்று சென்னேன். அது யோசனையில் இருக்கிறது.

SRI A. GOVINDASAMY : பின் தங்கிய வகுப்பினரை இரண்டு வகையாகப் பிரித்திருக்கிறார்கள். பின் தங்கிய வகுப்பினர், மிகவும் பின் தங்கிய வகுப்பினர் என்று. பின் தங்கிய வகுப்பினருக்காக ஒதுக்கப் பட்டிருக்கிற ஸ்தானத்தில், 5 சத விசதம் மிகவும் பின் தங்கிய வகுப்பினருக்கு ஒதுக்கி வைத்து அவர்களுக்கு சலுகை காட்ட அரசாங்கம் பரிசீலிக்குமா?

THE HON. SRI M. A. MANICKAVELU : அப்படி ஒதுக்க முடியுமா என்று யோசனை பண்ணிப் பார்த்தோம். இப்பொழுதுள்ள விதிப் பிரகாரம் அப்படிச் செய்வதற்கில்லை.

SRI K. R. VISWANATHAN : பிற்பட்ட மாணவர்களின் தேவையையும் அவர்களின் நியாயமான குறைகளையும் அறிந்து நியாயம் வழங்க இம்மாதிரி பொறுத்துக் கமிட்டிகளில் பிற்பட்ட வகுப்பைச் சேர்ந்த உறுப்பினர்களுக்கு இன்றியமையாத இடம் கொடுக்கவேண்டுமென்று பிற்பட்ட

1st November 1957]

வகுப்பைச் சார்ந்த இந்த சபையின் உறுப்பினர்களும் மற்ற பிற்பட்ட வகுப்பினர்களும் விரும்புகிறார்கள் என்பதைச் சர்க்கார் அறியுமா? அதற்கு வேண்டிய ஏற்பாடுகளைச் செய்ய அரசாங்கம் முன் வருமா?

THE HON. SRI M. A. MANICKAVELU : காலக் கிரமத்தில் அவர்களுக்கும் இந்த மாதிரி இடம் கிடைக்கலாம். இந்தக் கமிட்டியில் இப்பொழுது ஹரிஜன வகுப்பைச் சார்ந்த ஒரு அம்மைபார் இடம் வகித்தார்.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : I do not think the hon. Member will be right in pressing that even in the Selection Committee, there should be communal representation with reference to Backward Classes and Scheduled Castes. Whoever may be the members of the Committee, they are expected to follow the rules and regulations laid down. It should not be thought that simply because there is a member belonging to a particular community, he will show preference to that particular community. That impression should go.

Strontium sulphate

* 54 Q.—**SRI K. R. VISWANATHAN :** Will the Hon. the Minister for Industries be pleased to state—

(a) whether strontium sulphate is found in large quantity in Lalgudi taluk; and

(b) if so, why it has not been utilized for industrial purposes?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : (a) Yes, Sir. Celestite, the sulphate of strontium, mainly occurs in the neighbourhood of Uttattur, Karai, Nambakkurichi, Sirukambur and Ayinapuram in the Perambalur and Lalgudi taluks of the Tiruchirappalli district. The estimated reserve to a depth of 50 feet is of the order of a quarter to half a million tons.

(b) Mining leases for celestite have been granted to private parties and it is expected that they win the mineral and supply it to industrial consumers.

SRI K. R. VISWANATHAN : கைத்தொழில் அபிவிருத்திக்கு இந்தப் பொருளை வெட்டி எடுத்துப் பயன் படுத்தும் தொழிலை ஏன் சர்க்கார் தங்களுடைய மேற்பார்வையிலேயே எடுத்துக்கொள்ளக்கூடாது என்று கேட்கிறேன்.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : This is a very cheap mineral and its uses are not very great.

SRI M. KALYANASUNDARAM : இந்தப் பொருள் தென்படுவது சர்க்காருக்குச் சொந்தமான நிலத்திலா? இந்தக் கம்பெனி யாருக்குக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அவர்கள் சர்க்காருக்கு என்ன தொகை ராயல்டியாகச் செலுத்துகிறார்கள்.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : I would like to have notice of this question.

SRI V. SANKARAN : இது என்னென்ன கைத்தொழில்களுக்கு, என்னென்ன பொருள்கள் செய்ய உபயோகப்படும் என்று சொல்ல முடியுமா?

[1st November 1957]

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : Ground celestite power can be used to remove iron impurities in caustic soda. It is also used as a filler in rubber and asphaltic compositions. But if the sulphate is converted to a carbonate with soda ash and treated with the appropriate acids to various salts of strontium, it is more useful.

Cases of suicide

9.30
a.m.

* 55 Q.—**SRI S. B. ADITYAN :** Will the Hon. the Minister for Home be pleased to state the number of cases of suicide in the State during the last three years?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM :

1954	..	..	..	..	3,415	cases.
1955	..	..	..	..	3,062	do.
1956	..	..	..	..	2,515	do.

SRI A. GOVINDASAMY : இந்த தற்கொலைகளுக்கு கிடைத்திருக்கிற காரணங்கள் என்ன என்பதை தெரிவிக்க முடியுமா? பசி, பட்டினி, வேலையில்லா திண்டாட்டம், காதல் இந்த விவகாரங்களின் காரணமாகத்தான் நடப்பதாக சொல்லப்படுவது உண்மையா?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : இயற்கை அழகும், செயற்கை அழகும், பொருளாதார வளர்ச்சியும் அடைந்திருக்கிற நாடான சுவீட்ஜர்லாந்தில்தான் தற்கொலைகள் அதிகம் என்று தெரியவருகிறது. நான் குறிப்பிட்டபடி 1956-வது ஆண்டில் 2,515 தற்கொலைகள் நடந்திருப்பதாக சொன்னேன். எந்தெந்த காரணங்களால் அவைகள் நடந்திருக்கிறது என்பதை சொல்லுகின்றேன். அதன் விவரம்—

Unemployment or poverty or domestic difficulties.	89
Sickness	1,274
Family quarrel	388
Love affairs	102
Mental disorders	118
Other reasons	544

SRIMATHI M. P. SARATHY : இப்போது சொல்லப்பட்டதில் குடும்பத் தோடு தற்கொலை எண்ணிக்கை எவ்வளவு என்று சொல்ல முடியுமா?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : அதன் விவரங்கள் என்னிடம் இப்போது இல்லை.

SRI S. LAZAR : Sir, great philosophers and practical psychologists are of the opinion that want of faith in God is the main reason for people committing suicide. May I know how far this principle is applicable to these cases?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : Hon. members will see that the analysis which I have given does not prove that dictum.

SRIMATHI T. N. ANANDANAYAKI : சபாநாயகர் அவர்களே, கனம் அமைச்சர் அவர்கள் வியாதிகள் பீடிக்கப்பட்டதின் காரணமாக ஆயிரக்கணக்கான பேர்கள் தற்கொலை செய்திருப்பதாக தெரிவித்தார்கள். இவ்விதம் நோய் பீடிக்கப்பட்டிருப்பதின் காரணம் அதிகமாக ஆஸ்பத்திரிகள் இல்லை என்ற காரணத்தினாலா அல்லது நல்ல டாக்டர்களை அதிகமாக

1st November 1957]

நியமிப்பதற்கு பணம் இல்லாத காரணத்தினாலா? அப்படி யென்றால் இதை நீக்குவதற்கு ஏதாவது ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறதா? என்று கேட்க விரும்புகிறேன்.

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : ஆஸ்பத்திரிகள் எல்லாம் சிறந்த முறையில்தான் அமைக்கப்பட்டு வருகின்றன. அவ்விதமிருந்தாலும் சில கொடிய வியாதிகள் நம்மை விரிவதில்லை. இதன் மூலமாகத்தான் சில தற்கொலைகள் நடைபெறுகின்றன.

SRI P. DURAISAMI REDDIYAR : தலைவர் அவர்களே, இந்த அசெம்பிளியில் நடக்கும் விவாதத்திலும், கேள்வி விடைகள் நேரத்தின் போதும் பாயிண்ட் ஆப் ஆர்டர் கொண்டு வந்து பேசும் போதும் நடக்கின்ற காலதாமதத்தை அங்கத்தினர்கள் கவனிக்காமல் பேசுவது சரியா?

MR. SPEAKER : இந்த கேள்விக்கும் நீங்கள் சொல்வதற்கும் ஒரு விதமான சம்பந்தமும் இல்லை. ஆதலால் இந்த கேள்விக்கு அவசிய மில்லை.

SRI K. ANBAZHAGAN : தலைவர் அவர்களே, இந்த தற்கொலைகளின் எண்ணிக்கை குறைந்து கொண்டிருந்த போதிலும், மக்களிடையே தற் கொலை செய்து கொள்ளும் மனப்பான்மை குறைந்திருப்பதாக தெரிய வில்லை. இப்போது வெளி வந்து கொண்டிருக்கிற செய்திகளைப் பார்த்தால் “நான் இந்த நாட்டில் இருக்க ஆசைப்படவில்லை, ஆண்டவன் திருவடிகளிலே போய் சேர்ந்திருக்க ஆசைப்படுகிறேன்” என்று குறிப்பிட்டு பலர் தற்கொலை செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பது அரசாங்கத்திற்கு தெரியுமா?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : அவ்வாறும் நிகழ்ந்திருக்க கூடும் என்றுதான் அரசாங்கம் கருதுகிறது. தனிப்பட்ட வாழ்க்கையில் மாத்திரமல்ல பொது வாழ்க்கையிலும் தற்கொலை செய்து கொள்ளக்கூடிய மனப்பான்மை இப்போதும் இருந்து கொண்டதான் இருக்கிறது. இதை தவிர்ப்பதற்கு எல்லா அங்கத்தினர்களும் ஒன்று சேர்ந்து பாடுபட வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

SRI N. K. PALANISAMI : ஸார், தற்கொலை செய்து கொள்ள முயற்சித்ததாக எத்தனை பேர்கள் தண்டிக்கப்பட்டார்கள் என்பதை மந்திரி அவர்கள் சொல்லவில்லை. இம்மாதிரியான தற்கொலைகள் நடப்பதெல்லாம் வறுமையின் காரணமாகவும், வேலையில்லா திண்டாட்டத்தின் காரணமாகவும், வேறு வழியில்லாமலும்தான் தற்கொலை செய்து கொள்ளுகிறார்கள். ஆகவே இவர்களை தண்டிக்காமல் இருப்பதற்கு வேண்டி ஏதாவது விதிகளை மாற்றுவதற்கு அரசாங்கம் ஏற்பாடு செய்யுமா?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : விதிகளை மாற்றுவது என்பது முடியாத காரியம். வேலையில்லா திண்டாட்டம் மற்றும் பல கஷ்டங்களை மாற்றுவதற்கு ஏதாவது வழி செய்து கொடுத்தால் தான் அவர்களுக்கு ஏதாவது ஆறுதல் ஏற்படும் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

Secretariat Central Cash Bureau

* 56 Q.—**SRI V. K. RAMASWAMY MUDALIYAR :** Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state—

(a) whether there was any misappropriation of funds recently in the Central Cash Bureau attached to the Finance Department;

(b) if so, the number of cases of misappropriation and the amount involved;

(c) the action taken against the persons responsible; and

(d) the measures taken to prevent such misappropriation in future?

[1st November 1957]

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : (a) Yes, but not recently. The misappropriation which was discovered in August 1956 related to the period 1955-56;

(b) One case. The amount involved was Rs. 1,764.87 nP.;

(c) The full amount has been recovered. The person responsible was dismissed from service on 21st December 1956; and

(d) Suitable instructions have been issued to prevent repetition of such incidents. The Central Cash Bureau has been strengthened and reorganized with effect from 15th December 1956.

SRI V. K. RAMASWAMY MUDALIYAR : May I know, Sir, from the Hon. Minister how exactly this kind of thing happened and how did it escape the notice of the officers concerned?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : To explain how exactly this happened, I will have to give the details as to how this Central Cash Bureau works. This is an organization intended for the purpose of disbursing the salaries of the non-gazetted personnel in the Secretariat. With reference to officers who take leave and for whom leave salary is payable, they have to get the authorization of the officers concerned for the disbursement of the leave salary. Some forged authorizations were used in those cases for the purpose of taking payment of leave salary. In certain cases, where leave salaries were not due, leave salaries were drawn from the treasury, and they were misappropriated. This is an eternal struggle between the rules and the crooks. We frame rules and crooks find way to overcome these rules, and we are trying to plug the loopholes. We have tried to plug the loopholes.

SRI A. GOVINDASAMY : இந்த பணத்தை கையாடல் செய்தவரை வேலையில் இருந்து நீக்கப்பட்டது என்று சொன்னார்கள். அவர் கையாடிய பணத்தை எல்லாம் திருப்பி தரப்பட்டதா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : பூரா பணமும் தரப்பட்டது.

Magnesite

* 57 Q.—SRI K. SATTANATHA KARAYALAR : Will the Hon. the Minister for Industries be pleased to state—

(a) whether it is a fact that the extraction of Magnesite from the Salem Chalk Hills is to be entrusted to a foreign company for a further period of thirty years; and

(b) if so, the reasons therefor?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : (a) No such decision has been taken.

(b) Does not arise.

SRI K. SATTANATHA KARAYALAR : அப்படி கொடுக்காட்டல் பப்ளிக் செக்டரில் எடுத்து நடத்துவோம் என்று ஒரு உறுதி கொடுக்க முடியுமா?

1st November 1957]

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : “அப்படி ஒரு உறுதியும் இப்போது கொடுக்க முடியாது. அந்த யோசனையும் இருந்து வருகிறது என்று மாத்திரம் சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

SRI M. KALYANASUNDARAM : இப்போது இந்த குத்தகை காலம் முடிவடையப் போவதால் இனிமேலும் சர்க்காரே இந்த சேலம் மாக்னி ஸைட் லிண்டிகேட் கம்பெனியை எடுத்து நடத்த போகிறார்களா அல்லது, சர்க்காரும் வேறு கம்பெனிகளும் சேர்ந்து கார்ப்பரேஷனாக நடத்தப் போகிறார்களா என்கிற விபரத்தை சொல்லுவார்களா என்று கேட்கிறேன்.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : இந்த சேலம் மாக்னிஸைட் லிண்டிகேட் கம்பெனியின் குத்தகை காலம் 1959 ஜனவரியோடு முடிவடைய போகிறது. இதைப் பற்றி சென்னை சர்க்கார் மத்திய சர்க்காருக்கு அறிவித்தது. இதில் ரிபராக்டரி பிரிக்ஸ் செய்வதைப்பற்றி மத்திய சர்க்கார் சென்னை ராஜ்ய சர்க்காரை கேட்டார்கள். இதற்கு “பரன் அண்ட் கம்பெனி” க்கு கொடுக்கலாமா என்பதைப் பற்றி கேட்கப்பட்டிருக்கிறது. இதைப் பற்றி இன்னும் முடிவு எடுக்கப்படவில்லை.

SRI N. K. PALANISAMI : இந்த மாதிரி எடுத்துக் கொள்வது யார் என்று முடிவு செய்யப்படாமல் இருக்கும் நேரத்தில் 13 லட்சம் ரூபாய் “பரன் அண்ட் கம்பெனி” க்கு கொடுக்கப்பட்டிருப்பதாக தெரிகிறது. இவ்விதம் கொடுக்கப்பட்டிருப்பது ஏன் ?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : தனியார் எவ்வளவு பணம் கொடுத்தாலும் அதை தடுப்பதற்கு சர்க்காருக்கு எந்த விதமான உரிமையும் இல்லை. குத்தகை மாற்றுவதை சர்க்கார் ஏற்றுக் கொள்ளுமா என்பது தான் பிரச்சனை. சர்க்கார் ஏற்றுக் கொள்ள முடியாது என்றுதான் முடிவு செய்து விட்டார்கள்.

SRI M. R. KANDASAMI MUDALIAR : இப்போது, இந்த லிண்டிகேட்டை சர்க்கார் எடுத்து நடத்தலாமா என்பது பரிசீலனையில் இருக்கும் போது, சர்க்கார் மேதா கம்பெனிக்கு மறுபடியும் 20 வருஷக் குத்தகைக்கு விட்டிருக்கிறார்கள். இதை அரசாங்கமே எடுத்து நடத்தக் கூடும் என்று அபிப்பிராயம் இருக்கும்போது இதை ஏன் தனியார் துறைக்கு விட வேண்டும் என்று கனம் அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்கிறேன்.

9-40
a.m.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : குத்தகை முடிவடைகின்ற லிண்டிகேட் நிலம் சம்பந்தமாக சர்க்கார் முடிவு செய்திருக்கிறது. குத்தகை நடை முறையில் இருக்கும் கம்பெனியைப் பற்றி இன்னும் எந்த நடவடிக்கையும் (முடிவும்) எடுக்கவில்லை.

SRI M. KALYANASUNDARAM : கனம் மந்திரி அவர்கள் கூறிய பதிலிலிருந்து, இந்த கம்பெனிக்குச் சொந்தமான தொழிற்சாலைகளை மட்டும் தான் பரன் கம்பெனிக்கு விட்டிருக்கிறார்கள் என்று நினைக்கிறேன். அது தான் உண்மை என்று நினைக்கிறேன். சர்க்காருக்குக் குத்தகைக்கு விடப்பட்ட நிலம் சம்பந்தப்பட்ட மட்டில், சர்க்கார் என்ன முடிவு எடுத்திருக்கிறார்கள் என்பதை கனம் மந்திரி அவர்கள் தெளிவாகச் சொல்ல வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். மேலும், சர்க்காருக்கு அவர்கள், மாக்னிஸைட்டுக்காகக் கொடுக்க வேண்டிய பணம் எவ்வளவு? அவர்கள் இது வரையிலும் எவ்வளவு டன் மாக்னிஸைட் எடுத்தார்கள்? அவர்கள் வருஷத்தில் எவ்வளவு டன் மாக்னிஸைட் எடுத்திருக்கிறார்கள் என்றும், எவ்வளவு பணம் செலுத்தப்பட்டது என்றும், எடுக்கப்பட்ட மாக்னிஸைட்டின் அளவிற்கு தகுந்தபடி பணம் செலுத்தப்பட்டிருக்கிறதா என்றும் கணக்குப் போட்டுப் பார்க்கப்பட்டதா? எந்த ரெவினியூ அதிகாரி கணக்குப் போட்டுப் பார்த்தார்?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : கனம் அங்கத்தினர் கேட்ட முதல் கேள்வி “ மாக்னிஸைட் சிண்டிகேட் பாக்டரியை மாத்திரம்தான் விற்குங்களா? ” என்பது ஆகும். அவர்களுடைய விற்பனைப் பத்திரத்தைப் பார்க்கும்போது பாக்டரியையும் அவர்களுக்கு எஞ்சியிருக்கும் ‘லீஸ்’

[1st November 1957]

பகுதியையும் வற்றிருப்பதாகத் தெரிகிறது. அவர்களுக்கு லீஸ்பகுதியை வற்றிருப்பதாகத் தெரிகிறது. அவர்களுக்கு லீஸ் பகுதியை வற்றிருப்பதற்கு அதிகாரம் இல்லை என்று சர்க்கார் மறுத்து விட்டது. இரண்டாவது, அவர்கள் வருஷத்திற்கு எவ்வளவு டன் மாக்னனைஸ்ட் எடுக்கிறார்கள் என்றும், எவ்வளவு பணம் வசூலிக்கப்பட்டது என்றும் முன்பு ஒரு கேள்விக்கு பதில் சொன்னேன். இது பற்றி மீண்டும் தனிக் கேள்வி கேட்டால் புள்ளி விவரங்களுடன் பதில் சொல்லுவேன்.

SRI M. P. SUBRAMANIAM : மத்திய அரசாங்கம் கல்கத்தாவிலுள்ள பரன் கம்பெனியுடன் செய்து கொண்ட ஒப்பந்தத்திற்கேற்ப, சேலத்து லுள்ள இந்தச் சண்ணும்பை அவர்களுக்குக் கொடுக்க வேண்டும் என்று நமது அரசாங்கத்திற்கு மத்திய அரசாங்கத்திலிருந்து வற்புறுத்தல் வருவதாக முன்பு ஒரு முறையே கனம் அமைச்சர் அவர்கள் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். இப்போது மத்திய அரசாங்கமும் இந்தக் கம்பெனியும் சேர்ந்து தொழிற்சாலை ஏற்படுத்தப் போவதாக கனம் அமைச்சர் அவர்கள் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். பெரிய கம்பெனியாக இருக்கும் பரன் கம்பெனியைப் போன்று இல்லாமல், சென்னை அரசாங்கமே இதை ஏன் எடுத்து நடத்த முன் வரக்கூடாது என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : இந்த விஷயத்தில் மத்திய அரசாங்கம் வற்புறுத்தியது என்று கனம் உறுத்தினர் சொல்கிற சரியல்ல. மத்திய அரசாங்கம் சென்னை அரசாங்கத்திற்கு சிபாரிசு செய்தது என்பது தான் சரியான மொழி ஆகும். அடுத்தபடியாக, இதை சென்னை அரசாங்கமே நடத்த வேண்டுமா என்பதை நமது அரசாங்கம் பரிசீலனை செய்து கொண்டிருக்கிறது. ஆனால், சென்னை அரசாங்கம், மத்திய அரசாங்கம் எல்லாம் சேர்ந்து ஒரு பெரிய கம்பெனி வைத்து நடத்தினால் சென்னை அரசாங்கத்திற்கு அது அதிக லாபகரமாக இருக்குமானால், அந்த ஏற்பாட்டை ஏற்றுக் கொள்ளலாம் என்பது தான் மக்களின் அபிப்பிராயமாக இருக்கும்.

SRI V. SANKARAN : மாக்னனைஸ்டின் உபயோகங்கள் என்ன என்ன என்று கனம் அமைச்சர் அவர்கள் கூற முடியுமா ?

MR. SPEAKER : The hon. Member may put a separate question.

The Standard Motor Products Company (India), Limited

* 58 Q.—**SRI V. K. KOTHANDARAMAN :** Will the Hon. the Minister for Industries be pleased to state—

(a) what protection do the Madras Government give to the Standard Motor Products Company (India), Limited ; and

(b) in what ways ?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : (a) None, Sir.

(b) Does not arise.

SRI V. K. KOTHANDARAMAN : சென்னை சர்க்கார்தான் ஒரு வேளை அவர்களுக்கு பாதுகாப்பு அளிக்கவில்லை என்று சொன்னாலும் மத்திய சர்க்காராவது ஏதாவது பாதுகாப்பு கொடுக்கிறதா என்பதையாவது கனம் அமைச்சர் அவர்கள் சொல்ல முடியுமா ?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : மத்திய சர்க்கார், இந்தியாவில் மோட்டார் உற்பத்தி செய்கிற தொழில் அபிவிருத்தியடைய வேண்டும் என்பதற்குப் பாதுகாப்பு அளித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள்.

1st November 1957]

SRI V. K. KOTHANDARAMAN : நமது சர்க்காரின் பாதுகாப்புடன் நடக்கும் ஒரு அன்னிய சர்க்கார், அதிக லாபம் சம்பாதிக்கும் ஒரு சர்க்கார், அங்கே வேலை செய்யும் தொழிலாளிகளுக்குச் சரியான சம்பளம் கொடுக்கவில்லை என்ற காரணத்தினால், ஒரு கோரிக்கைப் பட்டியல் சர்க்காருக்கு அனுப்பப்பட்டிருக்கிறதா? அதற்காக வேண்டி சர்க்கார் என்ன நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறது? அப்படி அன்னிய சர்க்காருக்கு நமது சர்க்கார் எதற்காகப் பாதுகாப்புக் கொடுக்கிறது?

MR. SPEAKER : இந்தக் கேள்வி பொதுவானதாக இருப்பதாலும் இந்தக் கேள்விக்கும் முதல் கேள்விக்கும் சம்பந்தம் இல்லாமல் இருப்பதாலும், இந்தக் கேள்வியை நான் அனுமதிக்கவில்லை. I disallow this question. இப்போது 59-வது கேள்வியையும் 60-வது கேள்வியையும் ஒன்றாக எடுத்துக் கொள்ளலாம்.

Gypsum

* 59 Q.—**SRI K. SATTANATHA KARAYALAR :** Will the Hon. the Minister for Industries be pleased to state—

(a) the places where Gypsum is available and the place where it is extracted at present; and

(b) the basis on which licences for extraction of Gypsum are granted?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : (a) The most important deposit of gypsum in this State is found in the Cretaceous rocks of Tiruchirappalli district. Gypsum also occurs in the form of Crystalline scales mixed with and coating kankar in the black cotton soil tract of the northern part (Kovilpatti and Ettayapuram) of Tirunelveli district and in some black soil areas in Coimbatore district. Crystalline places of gypsum occurs in the estaurine silts near Ennore and other places of north Madras, but the distribution is very sparse. Occurrence of gypsum has also been reported from Ramanathapuram district. Gypsum is extracted in an extensive scale in Tiruchirappalli district. In the districts of Coimbatore, Tirunelveli and Ramanathapuram, it is extracted on a small scale.

(b) Gypsum is one of the minerals included in Schedule IV to the Mineral Concession Rules, and the prior approval of the Government of India is necessary for the grant of mineral concessions in respect of this mineral. It also comes within the scope of Schedule 'A' to the revised Industrial Policy Resolution of the Government of India and hence its future development is the exclusive responsibility of the State. Mineral concessions are therefore granted by the State Government, after getting prior approval of the Government of India, only in respect of the areas which in the opinion of this Government cannot be economically worked as a State enterprise, but can be worked with advantage as a small scale mine.

Gypsum

* 60 Q.—**SRI M. KALYANASUNDARAM :** Will the Hon. the Minister for Industries be pleased to state—

(a) when the survey regarding Gypsum deposits in the Tiruchirappalli district was completed;

[1st November 1957]

(b) the results of the survey; and

(c) the steps taken by the Government for the full exploitation of gypsum?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : (a) & (b) In the year 1940, the Department of Geological Survey of India conducted a survey of the gypsum deposits in Tiruchirappalli district. The following are the main findings of that survey :—

(1) the most important gypsum deposits occurred in the crataceous rocks of the district, as veins traversing clays and slits over an area of about 22 square miles between Chittalai in the north and Tappay and Periakurukkai in the south;

(2) the mineral formed 0.75 to 1 per cent of the volume of the strata, and was noticed to occur up to a depth of 30 feet; and

(3) the mineral was expected to continue to 50 feet depth, and the total quantity estimated to be present in the area was of the order of 15,300,000 tons within a depth of fifty feet from the surface.

(c) The State Government have recommended to the Government of India that gypsum in the Tiruchirappalli district be reserved for exploitation by the State. Much of the gypsum bearing areas are now held on lease by private parties and the mineral is used in the manufacture of cement and ceramics. There was a proposal to utilise the gypsum deposits, as a part of the integrated Lignite Project, for the production of fertilizers in the form of double salt. But it has since been decided to manufacture only urea of the order of 70,000 tons of Nitrogen per annum by the total recycle process at Neyveli and no gypsum will be required for this. The question of utilising these deposits suitably has to be examined.

SRI M. KALYANASUNDARAM : திருச்சியில் இருக்கும் ஜிப்சத்தை சர்க்காரே எடுத்து உபயோகப்படுத்தவேண்டும் என்பது ஆலோசனையில் இருப்பதாக கனம் அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். சர்க்காரே எடுத்து தொழில் நடத்த வேண்டிய 12 கனிப் பொருள்களில் ஜிப்சமும் ஒன்று ஆகும். அப்படியிருக்கும்போது சேலத்தில் இது ஏன் தனியாருக்குக் கொடுக்கப்பட்டது.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : முதலில் திருச்சியில் உள்ள ஜிப்சத்தை நெய்வேலி லிக்னைட் கார்ப்பரேஷனில் வைக்கப்போகிற பெரிய தொழிற்சாலைக்கு உபயோகப்படும் என்று எதிர்பார்க்கப்பட்டது. ஆனால் இப்போது நாம் அங்கே உற்பத்தி செய்யப்போவது யூரியாவானதால் ஜிப்சம் அங்கே தேவையில்லை என்று கருதப்படுகிறது.

SRI S. LAZAR : ஜிப்சத்தை எடுப்பவர்களுக்கு நல்ல லாபம் கிடைக்கிறது என்பது எல்லோரும் அறிந்த விஷயம். ஆனால், ஜிப்சத்தை கொண்டு வருவதற்கான பாதைகளை இவர்கள் பாழ்படுத்தி விடுகிறார்கள் என்பதை சர்க்கார் அறிவார்களா? ஆகவே, நல்ல ரஸ்தாக்களை அமைக்க வேண்டும் என்பதும் லீலிற்று விடும்போதே ஒரு நிபந்தனையாகப் போடப்படுமா ?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : இந்த யோசனை கவனிக்கப்படும்.

1st November 1957]

SRI M. KALYANASUNDARAM : தனியாருக்கு விடப்பட்டிருப்பதனால் ஒரு ஆபத்தும் இருக்கிறது. அவர்களுக்குச் சில கட்டுப்பாடு இல்லை. 9-50 a.m.
சர்க்காரே எடுத்துக்கொள்ளும் நிலைமை இருப்பதனால், ஜிப்ஸம் இருக்கக் கூடிய பிரதேசத்திலும் சரி, அல்லது இதற்கு முன் குறிப்பிட்ட சேலம் மாக்னசைட் பிரதேசத்திலும் சரி, எங்கு வேண்டுமானாலும் வெட்டி மேலெழுந்தவாரியாக சேதமடையும்படி செய்து எடுத்து விட்டுப் போகிறார்கள். இவைகளைக் கட்டுப்படுத்த என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : “லீஸ்” வைத்துக் கொண்டிருக்கிறவர்கள் நியாயமான முறையில் கனிப் பொருளை வெட்டி எடுக்க உரிமை இருக்கிறது. தவறு செய்கிறார்கள் என்று தனியாகக் குற்றம் சாட்டப்பட்டால் அதை சர்க்கார் பரிசீலனை செய்யும்.

SRI A. VEDARATNAM PILLAI : மத்திய அரசாங்க கைத்தொழில் ஆராய்ச்சி நிபுணர்கள், வேதாரணியம் “great ஸ்வாம்பி” மூன்று கோடி ரூபாய் செலவு செய்தால் வருஷத்திற்கு 3 கோடி ரூபாய்க்கு ஜிப்ஸமும், இதர உப்பு பொருள்களும் எடுக்க முடியும் என்று ஆராய்ச்சி செய்திருப்பது அரசாங்கத்திற்குத் தெரியுமா? அதைக் காரிய சாத்தியமாக்க அரசாங்கம் ஏதாவது முயற்சி எடுக்குமா?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : இந்த விவரத்தை கனம் அங்கத்தினர் அவர்களே கொடுத்திருக்கிறார். இப்போது நமக்குத் தரையை வெட்டாமலே கிடைக்கக்கூடிய பொருளாக ஜிப்ஸம் இருக்கிறது. மூன்று கோடி ரூபாய் செலவழித்து ஜிப்ஸம் எடுக்கவேண்டுமென்று சொன்னால் அதை ஆராய்ந்து பரிசீலனை செய்யவேண்டும்.

SRI P. S. K. LAKSHMIPATHI RAJ : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, சிவகங்கைப் பகுதியிலே வர்ணப் பொருள்கள் கிடைப்பதாக பூமி சாஸ்திர நிபுணர்கள் அறிக்கையை சர்க்காருக்குக் கொடுத்திருப்பதைப்பற்றி மந்திரி ஏதாவது அறிவிப்பாரா? அதைப் பரிசீலனை செய்து சுரங்கச் சட்டப்படி ரிஜிஸ்டர் செய்வதற்கு ஏதாவது முயற்சி செய்ய அரசாங்கம் முற்படுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : அந்தப் பகுதியிலே “லேம் ஸ்டோன்” இருப்பதைத் தெரியவருகிறது. லிமெண்ட் பாக்டரியை ராமநாதபுரம் ஜில்லாவில் . . .

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : அவர் சிவகங்கையைப் பற்றிக் கேட்கிறார்.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : சிவகங்கையில் இல்லை. ராமநாதபுரத்தில் வைப்பதற்கு ஏற்பாடாகியிருக்கிறது.

SRI M. KALYANASUNDARAM : ஜிப்ஸம், மாக்னசைட் இவைகளுக்கு ஆழமான சுரங்கம் தேவையில்லை. இவைகள் பூமிக்கு மேலேயே இருக்கும். சுரங்கமாகத் தோண்டாமல், படிப்பட்டியாக பெஞ்ச் வைத்து எடுக்கவேண்டும். குடையக் கூடாது. மாக்னசைட், ஜிப்ஸம் இருக்கக்கூடிய இந்தப் பிரதேசங்களில், அவர்களுடைய பேராசை காரணமாக குழி குழியாகத் தோண்டிக்கொண்டே போகிறார்கள். இதனால் பின்னால் நஷ்டம் ஏற்படும். இவைகளையெல்லாம் தனித்தனியாக சர்க்காருக்கு எழுதுவதென்றால் ஒரு செக்ரெடரி போதாது, நாலு செக்ரெடரிகள் வேண்டும். மைனீங் ரூல்ஸ் இருக்கிறது. அதை வைத்துக்கொண்டு இப்போது சொல்லுகின்ற இந்தப் புகாரை வைத்துக்கொண்டு இவைகளை அரசாங்கம் கவனிக்குமா?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : நண்பர் இப்போது புகார் கொடுத்திருக்கிறார். சர்க்கார் தக்க அதிகாரிகளை வைத்து இதை விசாரணை செய்யும்.

MR. SPEAKER : Questions are over.

[1st November 1957]

[Note.—An asterisk (*) at the commencement of a speech indicates revision by the Member.]

III.—ANNOUNCEMENT BY THE HON. SPEAKER.

MESSAGE FROM THE GOVERNOR.

MR. SPEAKER : I have to announce to the House that I have received the following message, dated 31st October 1957, from the Governor of Madras :—

“ In pursuance of Clause (3) of Article 207 of the Constitution of India, I, P. V. Rajamannar, Governor of Madras, hereby recommend to the Madras Legislative Assembly the consideration of the Madras Registration of Veterinary Practitioners Bill, 1957, as passed by the Madras Legislative Council.”

IV.—PRIVILEGE MOTION *RE* INCORRECT PUBLICATION OF PROCEEDINGS OF THE HOUSE IN THE “DINA THANTHI”.

MR. SPEAKER : I have received notice of a Privilege Motion from the hon. Member, Sri K. Sattanatha Karayalar regarding incorrect publication of certain news items in a newspaper. Now I shall call upon Mr. Karayalar to move it.

SRI K. SATTANATHA KARAYALAR : Sir, I rise to move the following Privilege Motion

SRI S. B. ADITYAN : On a point of order, இந்தப் பிரிவிலெஜ் மோஷன்களைக் கொண்டு வருவதற்கு நமக்கு விதிகள் இருக்கின்றன. அதுவும் ஒரு பத்திரிகை மீது பிரிவிலெஜ் மோஷன் கொண்டு வருவதென்றால் அது மிகவும் முக்கியமான விஷயமாகும். நமது அரசியல் சட்டத்தில்கூட குறிப்பிட்ட சுதந்திரங்களை பாதிக்கக்கூடிய காரியம். ஆகையினால், அப்படிப்பட்ட முக்கியமான காரியத்தில் நமது விதிகளையாவது அனுஷ்டிக்க வேண்டுமென்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். முதல் விதி 183-வது விதியின் படி

MR. SPEAKER : எந்த விதி ?

SRI S. B. ADITYAN : 183-வது விதி, இந்த விதியின் படி : அதாவது—

‘ When a member has with the consent of the Speaker raised a matter of privilege, the Speaker shall read the matter to the House and decide whether a *prima facie* case of breach of privilege has been made out or not therein.’

ஆக, முதலில் சபாநாயகர் அது என்ன விஷயம் என்று சபைக்கு வாசித்து அதற்குப் பிறகு நியாயமான ஒரு பிரச்சனை எழுந்திருப்பதாகத் தீர்ப்புச் சொல்லவேண்டும். அப்படிச் சொன்ன பிறகு அதை முதலில் செய்தாக வேண்டும். இரண்டாவது—

‘ If the Speaker holds that a *prima facie* case exists, he may allow a motion to be made by any member that the alleged breach of privilege be referred to the Committee of Privileges, or in the alternative, that it be dealt with by the House itself.’

இது ரொம்ப முக்கியமான காரியமென்பதினால் என்னென்ன நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படவேண்டுமென்று விதிகளில் குறிப்பிட்டிருக்கிறது. முதலில் ஸ்பீக்கர் வாசிக்கவேண்டும். இரண்டாவது “பிரைம பேஸி” கேஸ்

1st November 1957] [Sri S. B. Adityan]

இருப்பதாகச் சொன்னால் மோஷன் கொண்டுவர அனுமதி கொடுக்க வேண்டும். அனுமதி கொடுத்த பிறகு, மூன்றாவதாக 67-வது விதிகளைப் பார்த்தால் . . .

MR. SPEAKER : எந்த விதிகள் ?

SRI S. B. ADITYAN : 67-ல் இருந்து 73 வரையில் மோஷன் களுக்குள்ள ஒவ்வொரு விதியையும் கடைப்பிடிக்கவேண்டும்.

MR. SPEAKER : பொதுவாக மோஷன்களுக்குள்ள விதிகள் தானே ?

SRI S. B. ADITYAN : எந்தப் பத்திரிகை மீது இந்த மோஷன் என்று எனக்குத் தெரியாது. 183-வது விதிப்படி சொல்லியாகவேண்டும். அனுமதி கொடுக்கவேண்டும். முறைப்படி கொண்டு வந்தாக வேண்டும். இந்த மாதிரி மோஷன் வருகிறது என்று சபைக்குத் தெரிவித்து, சபையிலே பேசுவதற்கு இடம் வேண்டும். . . .

'After the Speaker has stated or read out the motion, members may speak on it in the order in which they are called by the Speaker.'

மோஷனைத் திடீரென்று இந்த சபையில் நிறைவேற்றி விட முடியாது என்பதை மறுபடியும் நான் தாழ்மையுடன் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன். 183-வது விதிப்படி என்ன விஷயம் என்று சொல்லியாக வேண்டும். அனுமதி கொடுக்கவேண்டும். லிஸ்ட் ஆப் பிவ்லினலில் வைக்கவேண்டும். லிஸ்ட் ஆப் பிவ்லினலில் வைக்காத காரியத்தை விவாதிக்கக்கூடாது என்றிருக்கிறது.

(Sri M. Kalyanasundaram rose.)

MR. SPEAKER : The ruling must be given by the Chair. If I am in doubt I will call one or two Members to speak.

The hon. Member raised a relevant point of order. I am satisfied that the notice of motion given to me by the hon. Member, Sri Karayalar is in order according to rule 179 of the Assembly Rules. Regarding rule 183, I told the House now that the hon. Member is going to raise a point of privilege regarding the publication of certain news items in a newspaper. As regards rule 184, before I am satisfied that a *prima facie* case has been made out, I must first hear what the hon. Member is going to say on the matter. Therefore it is all right. Once I hear him I might decide whether a *prima facie* case has been made out. Before I come to the conclusion, whether I must get the help or advice of hon. Members, is a matter for me to decide. Now Mr. Karayalar will speak.

SRI K. SATTANATHA KARAYALAR : Sir, I rise to speak on the Privilege Motion.

In the 30th issue of 'The Daily Thanthi' of Madras edition, we find a banner headline 'Muthuramalinga Thevar Meethu Kolai vazhakku'. In the third line it is printed that the Hon. Sri C. Subramaniam announced it in the House on the 29th.

"முத்துராமலிங்கத் தேவர் மீது கொலை வழக்கு" இப்படி ஒரு ஸ்டேட்மெண்ட் மந்திரி அவர்கள் இந்த சபையிலே செய்யவில்லை. இது உண்மைக்கு மாறானதாக இருக்கிறது. இந்த மாதிரி ஒரு செய்தியைப்

[Sri K. Sattanatha Karayalar] [1st November 1957]

பிரசுரிப்பது ஏதோ ஒரு துர் நோக்கத்தோடு செய்ததாகத் தெரிகிறது. இது உண்மைக்குப் புறம்பாக விருப்பதால் இது நம் சபையின் உரிமையை பாதிப்பதாக இருக்கிறது என்று சமர்ப்பிக்கிறேன்.

MR. SPEAKER : The hon. Member, Sri Sattanatha Karayalar, has said that there is a breach of privilege committed by the paper "Dina Thanthi" in having published a statement that a murder charge has been foisted on Sri Muthuramalinga Thevar. I should like to know the view of hon. Members whether they are satisfied that a *prima facie* case has been made out. But I would myself decide whom and how many I should call for the purpose.

SRI M. KALYANASUNDARAM : கனம் சபாநாயகர் அவர்கள், இந்த உரிமைப் பிரச்சினையைப் பற்றி எங்களுடைய கருத்துக்களை கொஞ்சம் எடுத்துச்சொல்ல கொஞ்சம் அதிகப்படியான சந்தர்ப்பம் கொடுக்கவேண்டும். இது சாதாரணமான விஷயம் அல்ல. எந்தக் கட்சி சம்பந்தமாக இருந்தாலும் சரி, நீதி நடந்தாலும் சரி, அந்தி நடந்தாலும் சரி அதைப் பற்றி ஒன்றும் இல்லை. ஆனால் இந்த சபையின் நடவடிக்கை சம்பந்தப்பட்டவைகள் மந்திரிகள் அவர்கள் பேசியதாக இருந்தாலும் சரி, அங்கத்தினர்கள் பேசியதாக இருந்தாலும் சரி அவைகள் சரியானபடி பிரசுரிக்கப்படவேண்டியது அவசியமாகும். அப்பொழுதுதான் இந்த சபை நல்ல முறையில் நடைபெறுவதாகக் கருதப்பட முடியும். இப்பொழுதுள்ள பிரச்சனை சம்பந்தமாக பேசும்போது கனம் மந்திரி அவர்கள் கனம் முதது ராமலிங்கத் தேவர் அவர்கள் கொலை வழக்கில் சம்பந்தப்பட்டிருக்கிறார் என்று சொன்னதாக எனக்குத் தெரியவில்லை. நானும் இந்த நடவடிக்கையை சென்ற நாளுக்கு நாட்களாக தொடர்ந்து கேட்டுக்கொண்டுதான் வந்திருக்கிறேன். அப்பொழுது மந்திரி அவர்கள் எப்பொழுதாவது அப்படிச் சொன்னதாக எனக்குத் தெரியவில்லை, என்னுடைய கவனத்திற்கும் கொண்டு வரப்படவில்லை. ஆனால் பத்திரிகையில் பிரசுரித்திருப்பதைப் பார்த்தால் பெரும் பரபரப்பை உண்டு பண்ணக்கூடியதாக இருக்கிறது. இதைப் போலவே அநேகம் சந்தர்ப்பங்களில் ஜனங்களிடையே குழப்பம் உண்டாக்கும் அடிப்படையில் சில பத்திரிகைகள் பிரசுரம் செய்துவருகிறது. இது முதல் தடவை அல்ல. இதற்கு முன்பு நாலேந்து தடவைகளில் இம்மாதிரியான புகார்கள் வந்திருக்கின்றன.

MR. SPEAKER : May I ask the hon. Member to confine himself to this issue? Let him give his reasons for deciding there is a *prima facie* case.

SRI M. KALYANASUNDARAM : I am prepared to obey your ruling for which I have utmost respect. But . . .

MR. SPEAKER : Let him not proceed further on those lines.

SRI M. KALYANASUNDARAM : இம்மாதிரி ஒரு பத்திரிகை செய்து வருகிறது. சபையின் நடவடிக்கைகளை இப்படி பிரசுரம் செய்வதனால் நல்ல வருமானத்தை உத்தேசித்து அப்படி செய்து வருகிறதோ அல்லது நல்ல பிரசுரம் ஆக வேண்டும் என்று அப்படிச் செய்து ஏதோ அதைப் பற்றி அக்கரையில்லை, அந்தப் பத்திரிகை எதை வேண்டுமானாலும் செய்துகொள்ளட்டும், அது அவர்களுடைய பண்பாடாக இருக்கட்டும். ஆனால் அந்தப் பத்திரிகை சட்டசபையின் நடவடிக்கைகளை பிரசுரிக்கும்போது நடவடிக்கைகளை நல்ல முறையில் பிரசுரிக்கவேண்டும். அது எந்தப் பத்திரிகையாக இருந்தாலும் சரி இந்த சபையின் நடவடிக்கை சம்பந்தப்பட்ட மட்டில் ஒழுங்காக பிரசுரிக்க வேண்டியது அந்தப் பத்திரிகையின் கடமை. அப்படிப் பிரசுரித்து இந்த சட்டசபையின் கவுரவத்தைக் காப்பாற்ற வேண்டும்.

1st November 1957] [Sri M. Kalyanasundaram]

மற்றும் ஒன்று சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். இந்த சபையின் கவுரவத்தைக் காப்பாற்ற வேண்டியது நம்முடைய கடமை. இந்த உரிமைப் பிரச்சினை சம்பந்தப்பட்ட நடவடிக்கை நடக்கும்போது அந்தப் பத்திரிகையின் சொந்தக்காரரோ அல்லது அந்தப் பத்திரிகையில் ஏதாவது அக்கரையுள்ளவரோ அந்தப் பத்திரிகைக்கு முதல் போட்டவராக இருந்தாலோ அல்லது அதன் நிர்வாகத்தில் பொறுப்புள்ளவராக இருந்தாலோ, அவர் இந்த நடவடிக்கையில் கலந்துக்கொள்ளக்கூடாது. அவர் இந்த விவாதத்தில் கலந்து கொள்ளவும் கூடாது என்ற ஒரு நுலிங்கையும் கனம் சபாநாயகர் அவர்கள் கொடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : Let it not be said he is prejudiced.

SRI M. KALYANASUNDARAM : Yes, Sir. I also raise a point of order. My information is that the hon. Member, Sri S. B. Adityan, has something to do with this paper. He has a personal interest in it and, therefore, he should not be allowed to participate in the discussion on this issue.

MR. SPEAKER : I am perfectly satisfied that when Sri Adityan raised his point of order, he did not know which was the paper that was concerned with this issue.

SRI M. KALYANASUNDARAM : He should not participate in the discussion.

MR. SPEAKER : How do you know he will participate? I will not allow him to participate in the discussion. But at the time he did, he did not know that his paper was connected with this matter. He did not know that his paper was the defaulting paper.

SRI M. KALYANASUNDARAM : With due deference to you, Sir, although the House was not aware of the fact, you knew when the motion came to your hands which paper committed the breach.

MR. SPEAKER : I knew that the *Dina Thanthi* was involved. But I did not know that Sri Adityan had anything to do with it. (Laughter.) But now that the fact has been brought to my notice, I will bear it in mind.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : Sir, particularly, with reference to the proceedings of this House, there should be correct reporting because whatever we might say, we are privileged to say. And even with reference to those utterances, unless a correct version is given to the public, they are likely to be misunderstood. I generally do not go through this paper *Dina Thanthi*. Just now I had the advantage of looking at this news. As I see it, it is a full page eight-column-head-line which runs :

"முத்துராமலிங்க தேவர் மீது கொலை வழக்கு"

"இமானுவல் கொலை பற்றி கோர்ட்டில் வழக்கு"

"மந்திரி சுப்ரமணியம் அறிவிப்பு."

[Sri C. Subramaniam] [1st November 1957]

So, it gives an impression that I made an announcement here that a case was going to be filed against Sri Muthuramalinga Thevar in connection with the Emmanuel murder case. Whether a case is going to be filed or not is still a matter under consideration. It depends upon the investigation going on now. I do not think any charge-sheet has yet been filed. In these circumstances, I do not think anybody should speculate as to who would be the accused. And that apart, to publish it as an announcement made by a Minister on the floor of the House makes the position a little bit difficult and embarrassing for the Government also . . . Suppose, it happens that a case is filed against Sri Muthuramalinga Thevar later on, it would look as if something wrong has happened. A publication like this is not only misleading but embarrassing to the Government also. Therefore, I would respectfully submit that this is a matter which will have to be considered by us and a final decision taken.

In this connection, I would like to point out that I made reference yesterday to two other newspapers which published misleading news. I am glad to say that it has been promptly corrected, even though an hon. Member here wanted to substantiate it. I am glad, as I said, the mistake was corrected at the earliest opportunity. It is a case where a word had been left in the report and that made all the difference in context. It altered the whole context. But that is a different matter which is not before us now. In the particular case before us, I think an investigation is necessary to find out whether there has been a breach of privilege. Therefore, my submission is a *prima facie* case has been made out. I do not want to go into the merits of the case now.

MR. SPEAKER : I have heard the hon. Member, Sri Kalyanasundaram and the Hon. the Leader of the House. They have both held that a *prima facie* case exists. But I will consider the matter more deeply and give my decision tomorrow morning. If I decide that a *prima facie* case has been made out, I shall ask, according to rules, Sri Sattanatha Karayalar, to move his motion. Meanwhile, let me think over it a little bit.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : Before we take up the next item on the agenda, I would like to say a word about the reports which appeared in the other two papers I referred to. A correction has appeared in to-day's *Indian Express* which says :

"We regret that, due to the inadvertent omission of one word 'never', there has been an error in our report of the speech of Mr. M. Bhaktavatsalam, Home Minister, made in the Madras Assembly yesterday.

Speaking on the motion of no-confidence against the Ministry, Mr. Bhaktavatsalam, with reference to a point raised by Mr. Sasivarna Thevar, said he had never stated at a meeting that he would, like Sri Krishna, use his Chakrayuda. In our earlier report, the word 'never' was omitted."

1st November 1957]

[Sri C. Subramaniam]

Of course, if it is a mere omission of one word, it is all right. But the paper itself says that the Minister said something more. That is :

" Mr. Bhaktavatsalam stated that whatever certain newspapers may have published, he had never said that Mr. U. Muthuramalinga Thevar should be destroyed as Sisupala had been destroyed by Lord Krishna. 'Such words', said the Minister, 'can never come out of my mouth'."

When these also were omitted in the earlier report, how could it be a mere omission of the word 'never'? Probably to get over the mistake committed, it is stated that only the omission of the word 'never' has changed the context. Whatever it is, regret has been expressed and I do not think we need take notice of it now. But I wish to point out that it is not merely the omission of one word.

MR. SPEAKER : Hon. Members have brought to my notice in the last two or three months several instances of incorrect reporting of the proceedings in newspapers. I need not mention the names of those hon. Members who have brought these things to my notice. All the while, I was thinking that the best solution would be to call the persons connected with the concerned papers and to settle the matter. But I find that this leniency on my part has been taken advantage of. Hereafter, I shall not do anything as I thought I would and if anything like the present case recurs, I shall place the matter before the House. In the case before us, however, I shall see what could be done.

V.—CALLING ATTENTION TO A MATTER OF URGENT PUBLIC IMPORTANCE UNDER RULE 40 (1) OF THE ASSEMBLY RULES *RE* SUSPENSION OF COLLECTION OF LOAN INSTALMENTS FROM AGRICULTURISTS IN CHINGLEPUT DISTRICT TILL MARCH 1958.

MR. SPEAKER : The hon. the Leader of the Opposition has given notice of a motion under rule 40 (1) of the Assembly Rules calling the attention of the Hon. Minister for Revenue to a matter of urgent public importance. The hon. Leader of the Opposition may move his motion.

* SRI V. K. RAMASWAMY MUDALIYAR : Mr. Speaker, Sir, I wish to call the attention of the Hon. Minister for Revenue to a matter of urgent public importance, namely, immediate suspension of collection of all loans granted to agriculturists in Chingleput district till March 1958.

Sir, so far as the Chingleput district is concerned, especially the southern parts of it are concerned, there has been complete failure of monsoon. Almost all the tanks are dry and till this morning the district has had no rains and there is no supply of water. The same is the case with regard to border areas like Tindivanam taluk, North Arcot district and Salem district and other places.

CALLING ATTENTION TO A MATTER OF URGENT PUBLIC
IMPORTANCE UNDER RULE 40 (1) OF THE ASSEMBLY
RULES *re* SUSPENSION OF COLLECTION OF LOAN INSTALMENTS
FROM AGRICULTURISTS IN CHINGLEPUT DISTRICT
TILL MARCH 1958

[Sri V. K. Ramaswami Mudaliyar] [1st November 1957]

At this juncture I find that there has been complete harassment regarding the collection of loan instalments in respect of all loans granted to the agriculturists, such as takkavi loans, loans granted for the purchase of manure, bullocks and others. Even if the tanks were full, my submission is that this is not the opportune time to collect the loan instalments. This is the time when ryots need money either from the Government or from other money-lenders to raise their crops. I have personally seen during the course of my tours in these areas, Tahsildars going about and persecuting people regarding collection. I represented to the Collector of the district but he said that until orders of Government are received the collection cannot be deferred. Government were good enough to postpone collections on two previous occasions. For this I am thankful to the Hon. Minister for Revenue. My submission now is, I have no objection to the loan instalments being collected immediately after the harvest is over. I would, therefore, request the Hon. Minister for Revenue to send telegraphic instructions to Collectors concerned to stop all these collections till the harvest season.

THE HON. SRI M. A. MANICKAVELU : Mr. Speaker, Sir, in Chingleput district the total amount of loan instalments to be collected for this year is 47.3 lakhs. Out of this a sum of Rs. 22.7 lakhs has been collected up to 18th October 1957 leaving a balance of 24.6 lakhs. The Government have recently instructed Collectors of all districts to speed up the work of collecting all collectable loans instalments.. As a result of this, several representations, not only from the Chingleput district, but also from other districts were received asking for the postponement of collection of loan instalments. These representations were examined but the request for postponement could not be complied with for the following reasons : (1) There were no adverse seasonal conditions in these districts. On the other hand the season was satisfactory last year and the ryots were able to get a satisfactory return from their crops. The season has been favourable mostly this year also. (2) The ways and means position of the Government demanded that all outstandings from loans should be speedily collected.

According to the instructions issued in the matter of collection of loan instalments postponed prior to 8th June 1956 due to adverse seasonal conditions, only one instalment will be collected in this fasli, namely, 1357. The Government have also ordered that in respect of intensive manuring scheme loans, 50 per cent of the total dues recoverable in fasli 1356 in Chingleput district should alone be collected during that fasli and that the remaining 50 per cent to be recovered in fasli 1357. If however any ryot has to pay heavy arrears at a time, it should be only due to his fault in not having paid the instalments in time as and when they fell

CALLING ATTENTION TO A MATTER OF URGENT PUBLIC
IMPORTANCE UNDER RULE 40 (1) OF THE ASSEMBLY
RULES *re* SUSPENSION OF COLLECTION OF LOAN INSTALMENTS
FROM AGRICULTURISTS IN CHINGLEPUT DISTRICT
TILL MARCH 1958

25

1st November 1957] [Sri M. A. Manickavelu]

due and having allowed them to accumulate. Any concession shown in such cases will only tend to encourage more and more default in payment of loan instalments. Moreover, unless these amounts are recovered promptly, it will not be possible for the Government to help other poor ryots who are in need of credit to carry on current agricultural operations.

The season in Chingleput district has not been adverse for the past two years. The north-east monsoon of this year has set in and the prospect seems to be bright. The Government, therefore, see no justification to suspend the collection of loan instalments till March 1958 in Chingleput district.

VI.—GOVERNMENT BILLS.

(1) THE MADRAS BHOODAN YAGNA BILL, 1957.

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : Mr. Speaker, Sir, I beg leave to introduce the Madras Bhoodan Yagna Bill^a, 1957.

This Bill is to facilitate the donation of lands for the Bhoodan Yagna in this State and the transfer and settlement of such lands.

MR. SPEAKER : The question is—

“ That leave be granted for the introduction of the Madras Bhoodan Yagna Bill, 1957.”

The motion was put and carried.

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : Mr. Speaker, Sir, I beg to introduce the Bill.

MR. SPEAKER : The Bill is introduced. We are not going to discuss it now. It will be discussed later.

(2) THE MOTOR VEHICLES (MADRAS AMENDMENT) BILL, 1957.

MR. SPEAKER : I have to inform hon. Members in this connection that under Rule 140 of the Assembly Rules I have received notice of a resolution to be moved by Sri N. K. Palanisami, namely, ‘ that this House disapproves Madras Ordinance II of 1957 [The Motor Vehicles (Madras Amendment) Ordinance, 1957]. When a resolution of this type and the Bill to repeal the Ordinance are both before the House, it is customary to give precedence to the Bill and after the Bill is passed, the fate of the resolution may be decided. I, therefore, give precedence to the Bill and permit the Hon. Minister to move the Motor Vehicles (Madras Amendment) Bill, 1957.

^a Publishd in the *Fort St. George Gazette* Extraordinary, dated 4th November 1957.

[1st November 1957]

SRI M. KALYANASUNDARAM : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, ஒரு விஷயத்தை மாத் திரம் கனம் சபாநாயகருடைய கவனத் திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன். ஒவ்வொரு சந்தர்ப்பத்திலும் சர்க்கார் செய்யக்கூடிய அல்லது செய்யத் தவறுகின்ற உதவிகளைப் பற்றி குறிப்பிடவேண்டிய அவசியம் ஏற்படுகிறது. இவ்வளவு பெரிய சட்டம். மோட்டார் வாகனத் திருத்தச் சட்டம். அதுவும் ராஜ்யச் சட்டம் கூட அல்ல. மத்திய சர்க்கார் சட்டம். 1956-ம் ஆண்டு வேறு விதமான ஒரு திருத்த சட்டம் நிறைவேறியிருக்கிறது. இந்தச் சட்டங்களைப் பற்றி நான் புரிந்து கொள்வதற்கே பல சிரமங்கள் ஏற்படுகின்றன. அதுவும் அல்லாமல் எந்த ஷரத்துக்கள் இங்கு திருத்தப்படுகின்றனவோ அந்த ஷரத்துக்களின் மூல ஷரத்துக்கள் என்ன என்று கொடுக்கவேண்டுமென்ற சம்பிரதாயம் இருந்தது. நான் நேற்றுத்தான் இதில் அதிக கவனம் செலுத்த அவகாசம் ஏற்பட்டது. நான் என்னைத் தயார் செய்து கொள்வதற்குப் பட்டிருக்கக்கூடிய கஷ்டத்தை இங்கே விவரிக்க விரும்பவில்லை. இம்மாதிரி கஷ்டம் என் போன்ற அங்கத்தினருக்கே இருக்கிறதென்றால், புதிய அங்கத்தினர்களுக்கு எவ்வளவு சிரமமாக இருக்கும் என்று நான் சொல்ல வேண்டியதில்லை. இம்மாதிரி இனியாவது ஏற்படாமல் சர்க்கார் பார்த்துக் கொள்ளவேண்டும். அல்லது இதைப் பிரசுரிக்கக்கூடிய வசதிகளையெல்லாம் சட்டசபை காரியாலயத்திற்கே விட்டு விட்டாலும் கூட சங்கடமில்லாமல் இருக்கும். இனி இம்மாதிரி நிலை ஏற்படாமல் பார்த்துக்கொள்ளவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : It is three attached to the Bill.

SRI M. KALYANASUNDARAM : I have not received it.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : I do not know how the mistake arose. As a matter of fact (showing a Bill with the annexure) that has been printed and attached to the Bill.

SRI M. KALYANASUNDARAM : இன்று காலை வந்ததாகக் கேள்விப் படுகிறேன். இன்னும் எனக்கு வரவில்லை.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : The measure was first introduced and passed in the Legislative Council and it has been transmitted by the Council to this House. Therefore I think only the Bill as passed by the Council has been circulated to the Assembly with amendments, if any.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : We have directed that when Bills are circulated in the Assembly for being discussed, the same bills with the annexures should be circulated also to the Council after the Bills are passed by the Assembly, so that the Members in the Council might know the changes made by the Assembly. In the same manner Bills passed in the Council and transmitted to the Assembly for consideration should be accompanied by annexures and the changes made by the Council in the Bill so that the hon. Members in the Assembly may be in a position to understand the amendments made by the Council.

SRI M. KALYANASUNDARAM : I am not raising any objections, Sir. I am only making a submission for future action.

MR. SPEAKER : I think, it will be noted.

1st November 1957]

THE HON. SRI V. RAMIAH : Sir, I beg to move—

“ That the Motor Vehicles (Madras Amendment) Bill, 1957 (L.C. Bill No. 3 of 1957^a) as passed by the Legislative Council be taken into consideration.”

Sir, this Bill relates to the constitution of Regional Transport Authority and State Transport Authority and seeks to replace Madras Ordinance No. 2 of 1957.

As hon. Members are aware the State Transport Authority and Regional Transport Authority in this State were originally constituted with officials and non-officials. Government experienced a number of difficulties. Some decisions of these bodies also were challenged in the High Court. It was therefore felt that it would be better to have a single officer in these posts who could approach the cases before them with a judicial frame of mind. The Motor Vehicles Act was accordingly amended and these bodies were constituted with reference to that. This has been working satisfactorily. But the Central Government in their Act No. 100 of 1956 amended the section providing for the constitution of these bodies with more than one member. In view of the past experience, Government decided to continue the existing system. As there was not sufficient time to introduce a Bill to this effect in the last sessions of this House, an ordinance was issued maintaining the existing system. These bodies have since been constituted accordingly.

MR. SPEAKER : Motion moved—

“ That the Motor Vehicles (Madras Amendment) Bill, 1957 (L.C. Bill No. 3 of 1957) as passed by the Legislative Council be taken into consideration.”

There is an amendment given notice of by the hon. Members, Sri Kothandaraman and Sri Sattanatha Karayalar. The amendment may be moved now.

SRI V. K. KOTHANDARAMAN : மோட்டார் வண்டி திருத்த மசோதாவை பொறுத்துக் கமிட்டிக்கு விடவேண்டுமென்ற என்னுடைய பிரேரேபணையை பிரேரேபிக்கிறேன்.

The amendment was duly seconded.

MR. SPEAKER : The motion is that—

“ That the Motor Vehicle (Madras Amendment) Bill, 1957 (L.C. Bill No. 3 of 1957) as passed by the Legislative Council be referred to a Select Committee.”

The Bill and the amendment are before the House for discussion.

SRI V. K. KOTHANDARAMAN : இப்பொழுது நமக்கு முன்னால் இருக்கக்கூடிய இந்த மோட்டார் வண்டிகள் திருத்த மசோதாவை எதிர்த்துப் பேச விரும்புகிறேன். அதை பொறுத்துக் கமிட்டிக்கு விட வேண்டுமென்று தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன். அது விஷயமாக என்னுடைய அபிப்பிராயத்தைச் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன்.

[Sri V. K. Kothandaraman]

[1st November 1957]

சென்ற ஆண்டிலே மத்திய சர்க்காரிலே இயற்றப்பட்ட இந்தச் சட்டம் ஒரு வருஷத்திற்குப் பிறகு இப்போது எந்த ரூபத்தில் எந்த அளவுக்கு கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிறது என்பதைப் பார்க்கும்பொழுது, ஆர். டி. ஏ. எஸ். டி. ஏ. என்று ஏற்கெனவே மோட்டார் வாகனதிகளுக்காக இருந்த போர்களுக்குப் பதிலாக, நம் ராஜ்யத்தில் மட்டும் ஒரு தனிப்பட்ட ஒரே அதிகாரியை வைத்து அந்த அதிகாரியின் மூலமாக இதை நிர்வகிக்க வேண்டுமென்ற அடிப்படையிலே இந்த மசோதா நம் முன்னிலை நிறைவேற்றுவதற்காகக் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிறது. மத்திய சர்க்கார் நிறைவேற்றியிருக்கிற சட்டத்தில் ஒரு தனிப்பட்ட அதிகாரியைக் கொண்டு இதை நிர்வகிக்கக்கூடாது, ஒரு போர் இருக்கவேண்டுமென்று சொல்லப் பட்டிருக்கிறது. ஒரு அதிகாரி, அதிகாரப் பற்று அற்றவர்கள் இது போன்று மூன்று பேர்களுக்கு மேற்கொண்ட ஒரு போர்டை நியமித்து இதை நிர்வகிக்க வேண்டுமென்ற தன்மையிலே அவர்கள் இந்தச் சட்டத்தை இயற்றியிருக்கிறார்கள். எல்லா ராஜ்யத்திலும் இதே போன்று ஒரு அதிகாரியைக் கொண்டு இது நிர்வகிக்கப்படவில்லை. அதற்குப் பதிலாக அந்தந்த ஜில்லாவில் இருக்கக்கூடிய கலெக்டர், ஹைவேஸ் என்ஜினீயர், மற்ற எம். எல். ஏ.-க்களாகிய அதிகாரபூர்வமற்றவர்கள் ஆகியவர்கள் கொண்ட ஒரு போர்டை நியமித்து இந்தச் சட்டம் அமுல் நடத்தப்படுகிறது. அப்படி இருக்கும்பொழுது நமது ராஜ்யத்தில் மட்டும் ஒரு அதிகாரியைக் கொண்டு இதை அமுல் நடத்தவேண்டுமென்ற எண்ணத்தோடு இப்பொழுது இந்த மசோதா கொண்டு வந்திருப்பதைப் பார்த்தால், என்ன காரணத்திற்காக வேண்டி இப்படி செய்யப்படுகிறது என்பதைச் சற்று யோசிக்கவேண்டிய நிலைமையில் இருக்கிறோம். இன்றைக்கு இருக்கும் இந்த போர்களில் அதிகாரப்பற்று அற்றவர்கள் இருக்கிறார்கள் என்று சொன்னால், யாருக்கு ஈடு கொடுக்கவேண்டும், யாருக்கு பெர்மிட் கொடுக்கவேண்டும் என்பதை இன்றைக்கு நல்ல முறையில் யோசிக்கக்கூடிய அளவுக்கு, குறைந்த பட்ச ஜனநாயகத்தை நிலைநாட்டக்கூடிய அளவுக்கு நாம் முன்னுக்கு வந்திருப்பதாகக் கருதலாம். ஆனால் இன்றைக்கு ஜில்லா கலெக்டர் மூலமாக இதையெல்லாம் நடத்தவேண்டும் என்ற ஒரு மசோதாவை நம் முன் வைத்திருப்பதைப் பார்க்கும்போது, இன்றைக்குச் சர்க்கார் தங்கள் அதிகாரத்தைக் கொண்டு அந்த ஜில்லா கலெக்டர் மூலமாக தங்கள் செல்வாக்கை உபயோகப்படுத்தி தங்களுக்கு வேண்டியவர்களுக்கு ஈடுகளையும் பெர்மிட்களையும் வாங்கிக்கொடுப்பதற்கு வேண்டித்தான், அந்த நோக்கத்துடன் தான் இந்த மசோதா கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிறது என்று நாம் நினைக்கவேண்டியிருக்கிறது. இன்றைக்கு ஒரு வருஷத்திற்குப் பிறகு கூட இம்மாதிரி ஒரு மசோதா கொண்டு வரப்பட்டிருப்பது மிகவும் வருந்தக்கூடிய விஷயம். அது மட்டும் அல்ல. இந்த ராஜ்யத்தில் மட்டும் ஏன் ஜில்லா கலெக்டர்களைக் கொண்டு இதை அமுல் நடத்தவேண்டுமென்று நினைக்கவேண்டுமென்பதற்குத் தகுந்த விளக்கம் கொடுக்கவேண்ட வேண்டும். மற்ற ராஜ்யத்தில் இருக்கும் முறையை விட்டு விட்டு இந்த ராஜ்யத்தில் மட்டும் ஏன் ஒரு தனி முறையை கையாளவேண்டுமென்று மத்திய சர்க்கார் கேட்டார்களா? அப்படிக் கேட்டிருந்தாலும், நமது சர்க்கார் இது போன்ற கலெக்டர்களைக் கொண்டே நமது ராஜ்யத்தில் அமுல் நடத்தவேண்டுமென்று அவர்களிடம் வற்புறுத்தி அனுமதி கேட்டார்களா என்பதை நான் இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் அறிய விரும்புகிறேன்.

இதே போன்று தான், நமது சர்க்காரில் சென்ற ஆண்டில் இந்த ராஜ்யத்திலே ஒவ்வொரு ஜில்லாவிலும் 25 சத விதிகம் பஸ் ஈட்டுகளை அதிகப்படுத்த வேண்டுமென்று ஒரு ஜி.ஓ. பிறப்பிக்கப்பட்டது. ஒரு வருஷத்திற்குப் பிறகு கூட இது வரையில் எந்த ஜில்லாவிலும் பஸ் ஈட்களை அதிகப்படுத்தியதாகத் தெரியவில்லை. அதற்கு என்ன காரணம் என்பதையும் சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும். இரண்டாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்திற்கு பணமில்லை என்று சொல்லக்கூடிய சர்க்கார் பஸ் ஈட்களை அதிகப்படுத்துவதன் மூலம் கண்டிப்பாக ஒரு கோடி ரூபாய்க்குமேல் வருமானம் பெற முடியும். ஒவ்வொரு ஜில்லாவிலும் பஸ் ஈட்களை அதிகப்படுத்தாததன் காரணத்தினால் ஜனங்கள் பேர்க்குவரத்திற்கு போதுமான அளவில் பஸ் இல்லாமல் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். குறிப்பாக

1st November 1957]

[Sri V. K. Kothandaraman]

வட ஆற்காடு ஜில்லாவில் போதுமான ரயில்வே போக்குவரத்து வசதியில்லை. அப்பேர்ப்பட்ட ஒரு ஜில்லாவிலே போதுமான பஸ் ஸ்டாண்டுகள் கொடுக்கப்படவில்லை. இந்த ஜில்லாவில் இருக்கக்கூடிய நகர சபைகள் இது பற்றி பல வருஷங்களாக தீர்மானங்கள் நிறைவேற்றி அனுப்பியிருக்கின்றன. போக்குவரத்து வசதி சம்பந்தமாக மக்களின் குறைகளை நீக்கவேண்டுமென்று அவர்கள் கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அப்படியிருந்தும் கூட இது வரையில் இந்தக் குறைகள் கவனிக்கப்படவில்லை. அதிலும் குறிப்பாக எங்கள் ஜில்லாவிலே பகல் நேரத்திலே ஒன்றிரண்டு ரயில் வண்டிகள் தான் ஓடுகின்றன. மதராஸ், பெங்களூர் போவதற்கு பகல் நேரத்தில் ஓரிரண்டு டிரெயின்கள் தான் இருக்கிறது. மற்ற டிரெயின்களெல்லாம் இரவு நேரத்தில் தான் ஓடுகின்றன. இம்மாதிரியான பிரதேசத்திலே 25 சத விதம் மட்டுமல்ல, இன்னும் அதற்கு மேலே கூட அதிகப்படியான பஸ் ஸ்டாண்டுகள் கொடுத்தாகவேண்டும். இதை சர்க்கார் உணர்ந்து நடைமுறையில் கொண்டு வருவார்களா என்பதை இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் தெரிந்துகொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். 25 சத விதம் பஸ் ஸ்டாண்டுகளை அதிகப்படுத்தவேண்டுமென்று ஒரு வருஷத்திற்கு முன்னால் சர்க்கார் உத்திரவு பிறப்பித்திருந்தும் கூட இது வரையில் அதை நடைமுறையில் கொண்டு வராததன் காரணம் என்ன? பஸ் முதலாளிகளின் ஆதிக்கம் தான் இந்த சர்க்காரிலே நடைபெறுகிறதா என்று நினைக்கவேண்டிய நிலைமையிலே இருக்கிறோம். மோட்டார் முதலாளிகளுக்கு விட்டுக்கொடுக்கக்கூடிய நிலைமையில் தான் அவர்களுக்குச் சாதகமாக ஒரு வேளை இப்படிச் செய்து வருகிறார்களோ என்று அறிகிறோம். அது மட்டுமில்லை. பல இடங்களில் ஏகபோகமாக பஸ் ஸ்டாண்டுகள் ஒரே முதலாளியிடம் பல காலமாக இருந்துகொண்டிருக்கிறது. இதனால் அவர்கள் தாங்கள் எப்படி வேண்டுமானாலும் நடந்து கொள்ளலாம் என்கிற மனப்பான்மையில் பல காரியங்களைச் செய்து வருகிறார்கள். பொது ஜனங்களுக்குப் பல தொல்லைகள் உண்டாக்கி வருகிறார்கள். ஆகவே தான் குடியாத்தம் நகர சபை, ஆம்பூர் நகரசபை, இன்னும் அநேக பஞ்சாயத்து போர்டுகள் எல்லாம் ஏகபோகமாக ஒரு பஸ் முதலாளியிடத்தில் பஸ் ஸ்டாண்டுகள் கொடுக்கப்பட்டதா எனத் தீர்மானம் போட்டிருக்கிறார்கள். அப்படியிருந்தும் இன்று வரை மக்கள் பிரச்சனை, குறை இவற்றை நீக்கும் வகையில் சர்க்கார் நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ளவில்லை என்பதைப் பார்க்கிறோம்.

இன்றைய தினம் என்னுடைய அபிப்பிராயம் என்னவென்றால் உடனடியாக 20 சத விதம் பஸ்கள் அதிகப்படுத்தப்பட வேண்டும். மேலும் ஒரு வருஷத்திற்கு முன்னால் பஸ் ஸ்டாண்டுகளை அதிகப்படுத்த வேண்டுமென்று பல அதிகாரிகள், ஆர்.டி.ஓ.-க்கள், கலெக்டர்கள் இவர்கள் எல்லோருமாகச் சேர்ந்து இருந்த நேரத்தில் முடிவு செய்யப்பட்டிருந்தும் இன்று வரை அதை அமுல் செய்யவில்லை. அதோடு சில தனிப்பட்ட பஸ் முதலாளிகளுக்குச் சாதகமாக ஆர்.டி.ஓ.-க்கள் சில இடங்களில் நடந்து கொள்ளவில்லை என்பதற்காக, பஸ் முதலாளிகளால் தூண்டப்பட்டு, மந்திரிகளிடத்தில் சிலர் அணுகி, அவர்களை அங்கிருந்தே மாற்றியிருக்கிறார்கள் என்பதாகவும் கேள்விப்படுகிறேன். அதையும் விளக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இன்றைக்கு ஒரு சீட்டுக்கு 30 ரூபாய் டாக்ஸ் வசூல் செய்யப்படுகிறது. 160 மைல்களுக்கு மேல் ஓடுகின்ற பஸ்ஸுக்கும் அது தான் வரி. குறைவாக ஓடுகின்ற பஸ்ஸுக்கும் அதுதான் வரி. ஆனால் நீண்ட தூரம் போகின்ற பஸ்களுக்கு நல்ல லாபம் கிடைக்கிறது. சிறிய தூரம் போகும் பஸ்களை உடைய மோட்டார் முதலாளிகள் பாதிக்கப்படுகிற அளவுக்கு நிலைமை இருந்து கொண்டிருக்கிறது. ஆகவே நம்முடைய சர்க்கார் தங்கள் வருமானத்தை அதிகப்படுத்திக் கொள்ளுகின்ற நிலைமையில் அதிக தூரம் அதாவது 160 மைல்களுக்கு மேல் போக்கூடிய பஸ்களுக்கு சீட்டுக்கு 30 ரூபாய் டாக்ஸ் என்று இருப்பதை 50 ரூபாயாக உயர்த்தி விடலாம் என்கிற யோசனையைச் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். காலன் மூன்று ரூபாய் வீதம் முன்பு அவர்கள் பெட்ரோல் வாங்கி இருக்கலாம். இப்போது ஒரு ரூபாய் அளவில் தான் டீசல் ஆயில் பெரும்பாலான

[Sri V. K. Kothandaraman]

[1st November 1957]

பஸ் முதலாளிகள் உபயோகப்படுத்துகிறார்கள். ஆகவே இந்த நிலைமையில் அவர்களுக்கு லாபமும் அதிகமாக வருகிறது. ஆகவே வரியை நீண்ட தூரம் போகக் கூடிய பஸ்களுக்கு 50 ரூபாயாகச் செய்யலாம் எனத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அதேபோன்று குறைந்த பட்சம் 5 அணு வசூல் செய்ய வேண்டுமென்று சட்டத்திலேயே இருக்கிறது. ஆனால் அதிக தூரம் போகக்கூடிய பஸ் முதலாளிகள் இரண்டணு, மூன்றணு என ஜனங்களின் சௌகரியத்தை உத்தேசித்து அவர்களாகவே வாங்கிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே சர்க்கார் மினிமம் மூன்று மைல்களுக்குக் குறைந்த கட்டணம் இரண்டணுவாக இவர்களை நிர்ணயம் செய்து விடலாம் என்பதாக இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அதே போன்று பஸ் ஸ்டாண்டுகளில் பூக்கிங் ஆபீஸ் இல்லாத ஒரு காரணத்தால் ஜனங்களுக்கு அதிகக் கஷ்டம் உண்டாகிக் கொண்டிருக்கிறது. வட ஆற்காடு ஜில்லா, இன்னும் இதர இடங்களில் பார்க்கிறோம். குறிப்பாக குடியாத்தம், மெட்ராஸ் பஸ் வந்தது என்றால் முதலில் மெட்ராஸ் டிக்கெட்தான் கொடுக்கிறார்கள். இடையில் உல்ல ஊருக்குப் போக வேண்டுமென்றால் செல்வாக்கு உள்ளவர்களுக்கு, அதிகாரம் பெற்றவர்களுக்குத்தான் டிக்கெட் கிடைக்கும், இந்த அளவு நிலைமை மோசமாக இருக்கிறது. ஆகவே ஒவ்வொரு பஸ் ஸ்டாண்டிலும் பூக்கிங் ஆபீஸ்களை ஏற்படுத்தி, அவ்வப்போது வருகிற ஜனங்கள் எந்த எந்த ஊருக்குப் போகிறார்களோ அவர்களுக்கு உடனடியாக டிக்கெட் வழங்கும்படியாகச் செய்து விட வேண்டும். இது ஜனங்களுக்கு ரொம்ப வசதியாக இருக்குமென்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

* SRI V. SANKARAN : How is this relevant to an amending Bill which relates to the constitution of Transport Authorities?

MR. SPEAKER : Let us hear the hon. Member. He may conclude by saying that all these difficulties can be avoided by constituting the Transport Authorities in such and such a manner.

SRI V. K. KOTHANDARAMAN : அதேபோல டைமிங் லிஸ்டு ஒவ்வொரு பஸ் ஸ்டாண்டிலும் போட வேண்டும். ஏனென்று கேட்டால் எட்டு ட்ரிப் போக வேண்டுமென்று இருந்தால் பஸ் முதலாளிகள் திருட்டுத்தனமாக பத்து ட்ரிப், 12 ட்ரிப் என்று போகக்கூடிய அளவுக்கு நிலைமை இருக்கிறது. ஆகவே டைம் லிஸ்டு போடச் செய்ய வேண்டும்.

அதேமாதிரி முன்பு 30, 35, 40 பேர்கள் பிரயாணம் செய்யக் கூடிய பஸ்கள் தான் அதிகம். அதில் ஒரு கண்டெக்டர் இருப்பார். இப்போது 50, 60, 70 பேர்கள் பிரயாணம் செய்யக்கூடிய பஸ்கள் அதிகமாகப் போகின்றன. இவற்றிலும் ஒரே ஒரு கண்டெக்டர்தான் இருக்கிறார். இதனால் அநேக குழப்பம், தகராறு எல்லாம் ஏற்படுகிறது. டிக்கெட் கொடுப்பதிலும் காலதாமதம். ஆகவே 40 பேர்களுக்கு அதிகமாகப் பிரயாணம் செய்யக்கூடிய பஸ்களுக்கு இரண்டு கண்டெக்டர்களை அவசியம் போடும் படியாக ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று சொல்லிக் கொள்ள ஆசைப் படுகிறேன்.

லாரிகளைப் பற்றி ஒரு விஷயம். தினந்தோறும் விபத்துகளினால் இறந்து போகிறவர்கள் பெரும்பாலும் லாரியினால் தான் கொல்லப்படுகிறார்கள். காரணம் என்னவென்றால் இரவு நேரங்களில் தான் அதிகமான லாரிகள் போகின்றன. அவர்களுடைய பிரயாணத்தைக் கட்டுப்படுத்த முடியவில்லை. நான் அறிந்த வரையில் இதர ராஜ்யங்களில் இரவு ஒரு குறிப்பிட்ட மணிக்கு மேல் லாரிகள் போக்குவரத்து இருக்கக்கூடாது என்பதாகத் தடை செய்திருக்கிறார்கள் என்று அறிகிறேன். அதுபோல் இங்கும் 12 மணிக்கு மேல் லாரிகள் பிரயாணம் செய்வதைத் தடுக்க வேண்டும். மேலும் முக்கியமான நகரங்களின் வழியாகப் போகும்போது அங்கே நின்றுபோக ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1st November 1957]

[Sri V. K. Kothandaraman]

(Deputy Speaker in the Chair) இப்படிச் செய்வதால் விபத்துக்களை தவிர்க்கலாம். லாரிகளினால் இறந்து போகிறவர்களைக் காப்பாற்றலாம்.

அடுத்தப்பட்டியாக ஒரு விஷயம். பள்ளக் டெவலப்மெண்டு ஏரியாக களில் பஸ் ஈட்டுகளை ஏற்படுத்த வேண்டும். குறிப்பாக குடியாத்தம் கீழ்வைத்தினம்குளத்தில் பள்ளக் டெவலப்மெண்டு ஆபீஸ் இருக்கிறது. சுற்று வட்டாரத்தில் ஐந்து மைல், பத்து மைல் தூரத்திலுள்ள கிராமங்களில் இருந்து அங்கே போவது என்றால் சிரமமாக இருக்கிறது. இப்படி ஒவ்வொரு கிராமங்களிலும் இருக்கும். ஒவ்வொரு ஜில்லாவிலும், ஒவ்வொரு தாலுக் காவிலும் இருக்கும். இதை ஒப்புக்கொள்கிறேன். அதிலும் குறிப்பாக ரயில் கட்டணம் இப்போது அதிகமாக்கப்பட்டுவிட்டது. சென்ற செப்டம்பர் மாதம் 11-ந்தேதியில் இருந்து ரயில் கட்டணம் ரூபாய்க்கு 1½ அணு உயர்வான பிறகு பல்களுக்கு கூட்டம் அதிகமாகப் போய்விட்டது. ஏராளமான பேர்கள் காத்துக்கொண்டு நிற்கிறார்கள். ஆகவே பல்களின் எண்ணிக்கையை அதிகப்படுத்த வேண்டும், மினிமம் சார்ஜ் வைக்க வேண்டும். பஸ் ஸ்டாண்டுகளில் பூக்கிங் ஆபீஸ், டைமிங் லிஸ்ட் இவைகளை ஏற்படுத்த வேண்டும் என்பதான சில கருத்துக்களைச் சொல்லி இவற்றையெல்லாம் சர்க்கார் செய்யாத காரணம் ஒன்று, அதோடு இவற்றையெல்லாம் நிர்வகிக்க ஜனநாயக முறையில் ஏற்பாடு செய்யாத தனிப்பட்ட அதிகாரியிடத்தில் இவ்வதிகாரங்களை ஒப்படைக்க சர்க்கார் திருத்த மசோதா கொண்டுவந்திருப்பதனால் இதை நான் எதிர்க்கின்றேன்.

தனிப்பட்ட அதிகாரிகளிடம் இதை ஒப்படைக்கும்போது அவர்கள் செல்வாக்குள்ள மனிதர்களுக்கு, பஸ் முதலாளிகளுக்கு உள்ளாகப்போகும் நிலைமை உண்டாகிவிடும். மற்ற ராஜ்யங்களில் இத்தகைய நிலைமை இல்லை. மத்திய சர்க்காரில் எப்படி முடிவு எடுத்திருக்கிறார்களோ அதே போன்று நம் ராஜ்யத்திலும், ஜில்லா அதிகாரிகள் எம்.எல்.ஏ. போன்றவர்கள், பஸ் முதலாளிகளைச் சேர்ந்தவர்கள், இப்படி பலர் அடங்கிய குழுவை ஏற்படுத்தி ஜனநாயக முறையில் பஸ் போக்குவரத்து நல்ல முறையில் சீராக நடப்பதற்கு வசதி செய்யவேண்டும். அதைச் செய்ய வேண்டும் என்பதற்காக என்னுடைய பிரேரணையை வற்புறுத்தி வார்த்தையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

SRI K. SATTANATHA KARAYALAR : உதவி சபாநாயகர் 10-40

அவர்களே, இந்தத் திருத்த மசோதா சர்க்கார் கொண்டு வருவதற்கு குறிப்பிட்டு இருக்கிற காரணங்களில் முக்கியமாக State Transport Authority ஒரு ஆபீசராக இருப்பது நல்லது என்றும் அப்படி இருப்பது மிகவும் திருப்திகரமாக இருக்கிறதென்றும் குறிப்பிட்டு இருக்கிறது. மத்திய பார்லிமெண்டிலே திருத்தம் கொண்டு வரப்பட்ட அடிப்படையில்தான் இந்த திருத்தம் இந்த State Transport Authority கொடுத்த தீர்மானங்களிலே பல வழக்குகள் தொடரப்பட்டன. இந்த வழக்குகளில் State Transport Officer எடுத்த முடிவுகள் தவறு என்று கோர்ட்டு முடிவுக்கு வந்தது. ஆதலால் Judicial Officer இருக்க வேண்டுமென்று கருதி முக்கியமாக இந்தத் திருத்தம் மத்திய சர்க்கார் கொண்டு வந்தது. 1939-வது வருஷத்தில் சென்ட்ரல் ஆக்டில் 156 ஷரத்தில் திருத்தம் கொண்டு வரப்பட்டது. அதன் அடிப்படையில் நமது சர்க்கார் இந்தத் திருத்தத்தை கொண்டுவந்துள்ளது. மத்திய சர்க்கார் சில அதிகாரிகள் என்று குறிப்பிட்டதை ஒரு அதிகாரி என்று மாற்றியுள்ளது.

இது உண்மையிலே துர் அதிர்ஷ்டவசமான விஷயம். சாதாரணமாக எல்லோராலும் ஒப்புக்கொள்ளப்படும் விஷயம். ஒரு தனி நபர் எடுக்கக் கூடிய தீர்மானத்திற்கும் இரண்டுக்கும் அதிகமான பேர்கள் கூடி எடுக்கும் முடிவுக்கும் வித்தியாசம் இருக்கிறது. இரண்டு மூன்று பேராகக் கூடி ஆராய்ந்து செய்யக்கூடிய முடிவு இந்த விஷயத்தில் அவசியம் தேவையாக இருக்கிறது. அப்படிச் செய்த முடிவு நன்றாக இருக்கும் என்பதில் சந்தேகமில்லை. அப்படி இருக்க இதை ஒரு தனி நபருக்குக் கொடுப்பது அவர்கள் எவ்வளவு நல்ல உத்தியோகஸ்தர்களுக்காக இருப்பினும் அது

[Sri K. Sattanatha Karayalar] [1st November 1957]

சரியாக இல்லை என்றுதான் தோன்றுகிறது. அதற்கு பதிலாக ஒரு சில உத்தியோகஸ்தர் அல்லாதவர்களையும் சேர்ந்து நடத்த ஏற்பாடு செய்யலாம். அந்த உத்தியோகஸ்தர்களுக்கு ஆலோசனை கூறக்கூடிய முறையிலே ஒரு ஆலோசனை குழு ஏற்படுத்தலாம். ஏனெனில் சாதாரணமாக ஒரு பஸ் ஸ்டாண்டுக்கு பர்மிட் கொடுக்கும்போது பல விஷயங்களைக் குறித்து யோசிக்க வேண்டியவரும். முதலில் அங்குள்ள யதார்த்த நிலைமையைத் தெரிந்துகொள்ளவேண்டியிருக்கிறது. ஒரு முக்கிய பஸ்ஸ்டாண்டுக்கும் போது எப்படி பணம் உண்டாக்குவது என்ற நோக்கத்தோடு கேட்கலாம். அதே சமயம் பக்கத்திலே இருக்கக்கூடிய கிராமங்களையும் பஞ்சாயத்துகளையும் பிணைத்து ஒரு பஸ் விரிவதற்கு ஸ்டாண்டுப்பது பொது மக்களுக்கு நன்மை பயப்பதாகலாம். அதோடு எந்த சர்வீஸுக்கு கொடுத்தால் அவர்கள் நன்றாக நடத்துவார்கள் என்ற முடிவுக்கு வர பஸ் உடமையாளர்களையும் Transport வேலை செய்யக் கூடிய தொழிலாளர் பிரதிநிதிகளையும், சட்டசபை பிரதிநிதிகளையும் கொண்ட ஒரு குழு அமைப்பது நன்மையாகும். அந்தக் குழு சட்டத்திற்கு முாண்பட்ட யோசனையைக் கொடுத்தால் அதை சுட்டிக்காட்டிக் உத்தியோகஸ்தர்கள் முடிவு எடுக்கலாம். மற்ற காரியங்களிலே ஆலோசனை குழுவின் சிபார்சை உத்தியோகஸ்தர் ஒத்துக் கொள்ளவேண்டும்.

தமிழ் நாட்டில் பஸ் போக்குவரத்து ஒரு முக்கியமான தொழிலாக இருக்கிறது. பலரும் இந்த தொழிலிலே ஈடுபட்டு இருக்கிறார்கள். சிலர் தொழில் நல்ல முறையில் நடத்த முடியாமலும் பொது மக்களுக்கு வேண்டிய சௌகரியம் செய்ய முடியாத நிலைமையிலும் இருக்கிறார்கள். வேறு சிலர் பல நூற்றுக்கணக்கான பஸ்களை சொந்தமாக வைத்துக் கொண்டு மிகப் பெரிய fleet owner ஆக இருக்கிறார்கள். இது இரண்டும் இல்லாத நிலைமையில் பொதுமக்கள் எல்லோருக்கும் சௌகரியம் செய்யக்கூடிய முறையில் அமைவ வேண்டுமானால்தனி உத்தியோகஸ்தரிடம் இந்த அதிகாரத்தைக் கொடுப்பது சரியல்ல. அதற்குப் பதிலாக ஒரு கூட்பாக சேர்ந்து ஆலோசனை செய்யக் கூடிய முறையிலே கமிட்டியாக அமைத்தால் மிகவும் நலமாக இருக்கும். பல பஸ் ஸ்டாண்டுகளில் நீண்ட தூரம் போகக்கூடிய பஸ் ஸ்டாண்டுகளிலே public comfort station இல்லை. ஆங்காங்கே மக்களுக்கு சௌகரியம் செய்யக் கூடிய முறையில்—கக்கூல்கள் போன்ற வசதிகள் செய்யவேண்டியது அவசியம். ஆகவே public comfort station ஆங்காங்கே வைத்துக் கொடுக்க பஸ் உடமையாளர்களை பொறுப்பிக்க வேண்டும்.

நீண்ட தூரம் பிரயாணம் செய்யக்கூடிய மார்க்கத்தில் Express பஸ்கள் மிக அவசியமாக ஏற்படுத்த வேண்டும். உதாரணமாக இப்போது குற்றாலத்திலிருந்து திருநெல்வேலிக்கு ஒரு Express பஸ் ஓடுகிறது. அந்தப் பிரயாணத்தை 1 மணி 15 நிமிஷத்தில் முடிக்கிறது. இது செங்கோட்டை-குற்றாலம் மார்க்கம் போவது இன்னும் நல்லது. திருநெல்வேலியிலிருந்து திருச்செந்தூருக்குப் போவதற்கு 1 மணி 15 நிமிஷ நேரத்தில் போக முடிகிறது. அதே பிரயாணத்தை ரயிலின் மூலமாக செய்தால் திருநெல்வேலியிலிருந்து திருச்செந்தூருக்கு போவதற்கு காலையில் புறப்பட்டு மாலையில் போய் சேரும்படி இருக்கும். ஆகவே 40 மைலுக்கு அதிகமாக உள்ள ஒவ்வொரு பஸ் ஸ்டாண்டுக்கும் Express பஸ்கள் விரிவதற்கு ஆன ஏற்பாடுகள் செய்ய வேண்டும். Express பஸ்களில் பல வசதிகளும் செய்யலாம். அவைகளிலே ரேடியோக்களை பொருத்த வேண்டும். Cool drink-குகள் கொடுப்பது போன்ற வசதிகள் செய்து கொடுக்கலாம். கேரளாவில் சில பஸ்களில் இவ்வித வசதிகள் செய்திருக்கிறார்கள். அந்த பஸ்களிலே எல்லா பத்திரிகைகளும் இடவேண்டும். சாதாரணமாக கிராமங்களில் உள்ள மக்களுக்கு பத்திரிகைகள் செல்வதில்லை. இன்னும் சிறிய குக்கிராமமாக இருந்தால் ஒன்றும் கிடைப்பதில்லை. அங்கு மிகக் குறைந்த எண்ணிக்கை பத்திரிகைகள்தான் தேவைப்படுகிறது. ஒரு ஏஜென்டுக்கு 5 பேபரை வரத்துவது கஷ்டமாக இருக்கிறது. அதனால் பத்திரிகை கிராமங்களுக்கு போவதில்லை. ஆதலால் பார்சல்களில் குறிப்பிட்ட எண்ணிக்கை பத்திரிகைகள் இலவசமாக கொண்டு போவதற்கு பஸ்களிலே

1st November 1957] [Sri K. Sattanatha Karayalar]

அனுமதிக்கப்பட வேண்டும். அப்படிப் போனால் பல கிராமங்களுல் பத்திரிகைகள் கிடைக்க முடியும். என் ஊருக்கு வரக்கூடிய பத்திரிகைகள் மறு நாளைக்கு தான் பக்கத்திலுள்ள கிராமத்திற்கு போய் செருகிறது. இரண்டு மைல்கள்தான் இருக்கின்றன. அதற்கு பார்சல் செலவு ஆவதால் ஒரு அணு பத்திரிக்கைக்கு 2 அணு கொடுத்து வாங்க வேண்டியிருக்கிறது. கிராமங்களில் உள்ள மக்களுக்கு பத்திரிகை கிடைப்பதற்காக இலவசமாகக் கொண்டு போவதற்கு வசதி செய்துகொடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதோடு நான் மீண்டும் சொல்லிக் கொள்வது என்ன வென்றால், ஒரு தனி உத்தியோகஸ்தருக்கு இந்த டிரான்ஸ்போர்ட் அதா ரிட்டியைக் கொடுக்காமல் ஒரு ஆலோசனைக் குழுவை நியமித்து அவர் களுக்கு ஆலோசனை சொல்வதற்காக மக்கள் பிரதிநிதிகள் கொண்ட ஒரு குழுவையும் நியமிக்க வேண்டும் என்ற இந்தத் திருத்தத்தை அங்கீகரித்துக் கொள்வார் என்று நினைத்துக் கொண்டு இதைப் பிரேரேபிக்கிறேன்.

* Sri T. SAMPATH : பெயூட்டி ஸ்பீக்கர் ஸார், இந்தத் திருத்தப் பிரேரேணையை நான் ஆட்சேபிக்கிறேன். இந்தச் சட்டம் மத்திய சர்க்காரால் கொண்டு வரப்பட்ட சட்டமாகும். அதை அனுதி இப்பொழுது திருத்தம் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிறது. ஏற்கனவே, இந்த ரீஜனல் டிரான்ஸ்போர்ட் அத்தாரிட்டியையும், ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் அத்தாரிட்டியையும் ஒரு அபிவிநியல், நான் அபிவிநியல் கொண்ட ஒரு குழுவாக அமைக்கப்பட்டு பெர்மிட் போன்ற விஷயங்களை பரிசீலித்து முடிவு செய்து வந்தார்கள். ஆனால் அது பின்னர் மாற்றியமைக்கப் பட்டு கலெக்டரிடம் அது ஒப்புவிக்கப்பட்டது. இப்பொழுது மத்திய சர்க்கார் கொண்டு வந்திருக்கும் திருத்தத்திலே, ஜாஷியல் எக்ஸ் பீரியன்ஸ், பின் மற்ற இதர நான்-அபிவிநியல் உள்ள ஒரு வரைக்க மிட்டித் தலைவராகவும் மற்ற நான்-அபிவிநியல் அங்கத்தினர்களாகவும் அமைத் தால் தேவலை என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆனால் மாகாணங்கள் அவைகளுக்குத் தகுந்தபடி இந்தக் குழுவை அமைத்துக் கொள்ளலாம் என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் அமைச்சர் அவர்கள் அறிக்கை யிலே அனுபவ பூர்வமான ரீதியிலே கலெக்டர் இப்பொழுது நல்ல முறையில், இந்த நிர்வாகத்தை நடத்தி வருகிறார்கள் என்று சொன்னார்கள். இந்தத் திருத்தம் வருவதற்கு முன் கலெக்டரிடந்தான் இந்தத் தனிப்பட்ட அதிகாரம் இருந்து வந்தது. நான்-அபிவிநியல்லைக் கொண்ட அதில் சில சங்கடங்கள் இருக்கின்றன. கன்ம் மெம்பர் கரையாளர் அவர்கள் சொன்னார்கள், மக்கள் பிரதிநிதிகள் இருந்தால் தான் காரியங்களை அங்கு நல்ல முறையில் எடுத்துச் சொல்ல முடியு மென்று. தனிப்பட்ட ஒரு அதிகாரி நிர்வாகம் நடத்துவதுதான் சரி என்று தான் நான் நினைக்கிறேன். ஏனென்றால், பல மெம்பர்கள் இருந்தால் பல கருத்துக்கள் சொல்லப்படும். அபிப்பிராயபேதங்கள் ஏற்படும். அனுபவபூர்வமாகப் பார்ப்போமானால் ஹைக்கோர்ட்டில் இந்தத் தீர்ப்புகளை எதிர்த்து வரும் ரிட் அபிவிநியல்லைத்தான் கூடுதல் ஆகிறது. ஆக, தனிப்பட்ட நபர்களிடம் கொடுப்பதுதான் சரி. கலெக்டர்களை எடுத்துக் கொண்டால் அவர்களுக்கு நீதி அனுபவம் இருக்கிறது. இப்பொழுதுள்ள கலெக்டர்கள் ஐ.ஏ.எஸ். ஆனாலும் சரி, ஐ.பி.எஸ். ஆனாலும் சரி, நல்ல நீதி அனுபவமுள்ளவர்கள் ரீஜனல் டிரான்ஸ்போர்ட் அத்தாரிட்டியின் தீர்ப்பு சரியாக இல்லாவிட்டால் அதன் பேரில் ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் அத்தாரிட்டிக்கு அப்பீல் கொள்ளலாம். அதற்கு இடம் இருக்கிறது. ஆகவே, அவர்கள் அனுபவம் உள்ளவர்களாகத்தான் இருக்கிறார்கள். அதற்கு மேலும் தீர்ப்பு சரியில்லை என்றால் ஹைக் கோர்ட்டில் ரிட் கொடுக்க சட்டத்தில் இடமிருக்கிறது. அந்த முறையில் வேண்டுமானால் ரிட் கொடுக்கலாம். ஆகவே, அமைச்சர் அவர்களே அனுபவ ரீதியாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். தனிப்பட்ட ஒரு அதிகாரி நல்ல முறையில், சிறந்த முறையில் செயலாற்றி வருகிறார்கள் என்று.. ஆகவே அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்த பிரேரேணையை ஏற்றுக் கொள்ள வேண்டுமென்று சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

[1st November 1957]

SRIMATHI T. N. ANANDANAYAKI: கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, இந்தத் திருத்த மசோதாவை செலக்ட் கமிட்டிக்கு அனுப்ப வேண்டுமென்ற திருத்தப் பிரேரணையை எதிர்ப்பதோடு ஒரு சில காரியங்களை எடுத்துச் சொல்ல விருப்பப்படுகிறேன். நம் மாகாணத்தைப் பொறுத்த மட்டில் இந்த பஸ் போக்கு வரத்தை எடுத்துக்கொள்வோமானால் இந்தியாவிலே வேறு எந்த மாகாணமும் இத்துறையில் நம் மோடு போட்டியிட முடியாத அளவில் மிகச் சிறந்த முறையில் திறம்பட நடத்தி வருகிறோம். அகில இந்திய ரீதியில் பஸ் போக்கு வரத்தை எடுத்துக் கொண்டால், எனக்கு முன் பேசிய கரையாளர் அவர்கள் எக்ஸ்பர்ஸ் பஸ் சர்வீஸ் கேரளாவில் எப்படி நடக்கிறது என்பதைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். கேரள சர்க்கார் நமக்குக் கொடுத்திருக்கும் பஸ்களை கன்னியாகுமரியில் போய்ப் பார்த்தால் தெரியும். நாம் போட்டிருக்கும் பஸ்களும், அவர்கள் அங்கு விட்டிருக்கும் பஸ்களும் பற்றி. நாம் அங்கு போட்டிருக்கும் பஸ்களையும் பார்த்துவிட்டு அவர்கள் போட்டிருக்கும் பஸ்களையும் பார்த்தால், அப்பஸ்கள் எங்கேயோ ஒரு காயலான் கடையிலிருந்து வாங்கிக் கொண்டுவந்த பஸ்களோ என்று சொல்லும்படி இருக்கிறது. அந்த பஸ்கள் நம் பஸ்களின் சக்கரங்களிடுக்குக் கூட சமமாகாது. இதைப் பார்க்கும்போது அங்கு எப்படி பஸ் போக்கு வரத்து நடந்திருக்கும் என்று பார்த்துக்கொள்ளலாம். எல்லா மாகாணங்களை நோக்கியவர்களும், பாரபட்சமல்லாது பார்க்கக் கூடியவர்களும் சென்னை மாகாணத்தில் நாம் எடுத்து நடத்துகிற பஸ் போக்கு வரத்தை, தேசிய போக்கு வரத்து ஸ்தாபனமாக இருக்கட்டும் அல்லது தனிப்பட்ட நபர்கள் நடத்தி வரும் பஸ்களை எடுத்துக்கொள்ளட்டும். டி. வி. எஸ். பஸ்களை எடுத்துக் கொண்டால் அவர்கள் ஒழுங்காக நடத்தும் திறமையும், ஒழுங்கான ரீதியும் வேறு எந்த மாகாணத்திலும் இருக்க முடியாது. மற்ற மாகாணங்களிலிருந்து இங்கு வந்து சற்றிப் பார்ப்பவர்களே அதைப் பற்றிச் சொல்லுகிறார்கள். அதை ஒப்புக்கொள்ளவும் செய்கிறார்கள். மைசூரில், பங்கனூரில் ஒரு பஸ் கிடைப்பதற்குள் நம் உயிரே போய்விடும். இரண்டு மணி நேரம் காத்திருந்த பிற்பாடும் நமக்குக் கிடைக்கும் பஸ் ஏதோ கழிக்கப்பட்ட மரத்தையும், அலுமினியத்தையும் போட்டுச் செய்த பஸ் மாதிரி இருக்கிறது. கண்ணால் கண்டதைத்தான் சொல்லுகிறேன். கதை கேட்டுச் சொல்லவில்லை. நம் மாகாணத்தில் இவ்விவகார மிகத் திறமையாக நடத்தப்பட்டு வருகிறது. அதற்குரிய பாராட்டுகளைக் கொடுத்துத்தான் தீர வேண்டும். எக்ஸ்பிரஸ் சர்வீஸையும் இம்மாகாணத்தில் புகுத்தித் தான் இருக்கிறோம். குறிப்பாக, சென்னையிலிருந்து செஞ்சி, பங்கனூர் போகிற பஸ்களில் வாஷ் பேனிகள் கூட இருக்க வேண்டுமென்று உத்தரவு போடும்போது, இத்தனை சீட்டுகள் இருக்க வேண்டும், இன்னின்ன சௌகரியங்கள் இருக்க வேண்டும் என்றெல்லாம் தனி நபர்கள் நடத்தும் சர்வீஸில்கூட வற்புறுத்தப்படுகிறது. சென்னை மாகாணத்தில் ஒடுகிற பஸ்கள் நல்ல முறையில்தான் மிக நேர்மையோடும், திறமையோடும் ஓடப்பட்டு வருகிறது என்பதை கேரள சர்க்கார் உட்பட, நியாயத்திற்குப் புறம்பாகப் பேசாத பழக்கம் உடையவர்கள் அதை ஒத்துக்கொண்டுதான் தீரவேண்டும். இல்லை, மறுக்க வேண்டுமென்றால் மறுக்கட்டும். அதற்கு நாம் பதில் சொல்ல முடியாது. ஆகவே இந்த பஸ் போக்கு வரத்தை இன்னும் உயர்த்தவேண்டுமென்ற நோக்கத்தோடுதான் இத்திருத்தச்சட்டம் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிறது. ஆக்ட் 100 ஆப் 1956, எல்லா மாகாணங்களுக்கும் மத்தியில் இருக்கிற வேறுபாடுகளைக் குறைத்துக்கொள்ள வேண்டும். அகில இந்திய ரீதியில் ஒரு ஒழுங்கான சட்டம் கொண்டுவர வேண்டுமென்ற காரணத்தினால் மத்திய அரசாங்கம் 1956-ம் ஆண்டு இதைக் குறித்து ஒரு அமென்ட்மெண்டு, ஒரு புது பில் கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள். அதில், 44-வது செக்ஷனில்,

The State Transport Authority or Regional Transport Authority shall consist of a Chairman who has had judicial experience and such other officials and non-officials not being less than two as the State Government may think fit to appoint.

1st November 1957] [Srimathi T. N. Anandanayaki]

என்று கூறியிருக்கிறார்கள். ரீஜனல் டிரான்ஸ்போர்ட் அத்தாரிட்டி, ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் அத்தாரிட்டி குறைந்த பட்சம் ஒரு சேர்மெனும், இரண்டு அங்கத்தினர்களுக்கும் குறைவில்லாமல் பெற்றுக்கொள்ளலாம் என்று. மற்ற மாகாணங்கள் எல்லாம் அதை ஏற்றுக்கொண்டார்கள். ஆனால் சென்னை மாகாணம் ஒரு நபரை வைத்து, ரீஜனல் டிரான்ஸ்போர்ட் அத்தாரிட்டி, ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் அத்தாரிட்டி, நடத்தி அதில் திருப்தி ஏற்பட்டிருப்பதால் ஒரு மெம்பர் போதும் என்று ஏற்றுக்கொண்டார்கள்.

In the proviso, it is said : Provided further that if the State Government thinks fit, the State Transport Authority or a Regional Transport Authority may consist of a single official only.

அவர்களே சொல்லி இருக்கிறார்கள். ஒரு நபரைக்கொண்டு ரீஜனல் அல்லது ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் அத்தாரிட்டியாகவே வைத்துக் கொள்ளலாம் என்று. அது திருப்தியாய் இருந்தது என்று கடந்த கால அனுபவத்திலிருந்து கண்டு கொண்டதை வைத்துக்கொண்டு போக்கு வரத்து இலாகா அமைச்சர் அவர்கள் ஒரு மெம்பர் கொண்ட ஒரு போர்டை அமைத்துக்கொள்ளலாம், அது சுலபமாக இருக்கும் என்று சொல்கிறார்கள். அதை வரவேற்கிறேன். ஆனால் மத்திய சட்டத்தின் 44-வது ஷரத்தில் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது, (இ) "The member have Judicial experience" என்று. இவ்விதம் தனிப்பட்ட மெம்பர்களும் இருக்கலாம் என்று திட்டவடமாகச் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. இவ்விதம் தனிப்பட்ட மெம்பரை நியமிப்பதில் தவறு ஒன்றும் இல்லை என்றாலும் State Transport Authority அதிகாரத்தை வைத்துக்கொண்டிருக்கும் எல்லா அதிகாரிகளுக்கும் Judicial experience இருக்க வேண்டியது மிகவும் அவசியம். இன்று இதில் நியமிக்கப்படுகிற எல்லா கலெக்டர்களுக்கும் Judicial experience இருக்கும் என்று சொல்ல முடியாது. இவ்விதம் Judicial experience இருப்பவர்களுக்குக் கொடுத்தால் இந்தத் தகராறுகள், அதிகமாகக் கோட்டுகளில் வராது என்று நம்புகிறேன். அவ்விதம் செய்தால் இந்த விதமாக சட்டங்களில் இருக்கும் ஒட்டைகளை அடைக்க முடியும் என்று நம்புகிறேன். இதைக் கனம் போக்கு வரத்து அமைச்சர் அவர்கள் கவனிப்பார்கள் என்று . நம்புகிறேன். அடுத்ததாக State Transport Authority என்று ஒருவரும் State Transport Appellate Tribunal என்று இன்னொரு அதிகாரியும் இருந்தது வருகிறார்கள். இதை நாம் ஒன்றாகக் முடியுமா என்பதை ஆலோசித்துப் பார்க்கவேண்டும். அதாவது Route கள் கொடுப்பதற்காக State Transport Authority-யும் அதற்கு மேல் Trunk Road-ல் 100 மைல்களுக்கு அப்பால் Route-கள் கொடுப்பதற்கும் அப்பீல் ஏற்றுக்கொள்வதற்கும் இன்னொரு Appellate Tribunal யும் நியமிக்கப் பட்டு வருகிறது. இந்த இரண்டு அதிகாரங்களையும் ஒருவருக்கே கொடுத்து சிக்கனத்தைக் கையாளலாம் என்பதுதான் என் யோசனை. இதைக் கனம் அமைச்சர் அவர்கள் ஆலோசித்துப் பார்க்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். இந்தவிதமாக இரண்டு அதிகாரிகள் அவசியமில்லை என்றுதான் நான் கருதுகிறேன். இதனால் ஓரளவுக்கு சிக்கனத்தையும் கையாளலாம் என்று கருதுகிறேன். இதை அமைச்சர் அவர்கள் ஏற்றுக் கொள்வார்கள் என்று நம்புகிறேன். Transport Authority யாக இருக்கும் மெம்பருக்கு அவசியமாக Judicial experience இருக்க வேண்டுமென்று மத்திய சட்டத்திலும் "The member must have Judicial experience" என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. அவ்விதம் இந்த மெம்பர்களுக்கு Judicial experience இருக்குமானால் இதிலுள்ள பல குறைகள் ஏற்படாது என்று நம்புகிறேன். ஆகவே இதை செலக்ட் Select Committee-க்கு விட வேண்டிய அவசியமில்லை என்றுதான் நான் கருதுகிறேன். Select Committee-க்கு விடுவதாயிருந்தால் இன்னும் அதிக கால தாமதம்தான் ஆகும். அடுத்தபடியாக 1957 ஆகண்டு 1-ம் தேதிக்குப் பின்னாலும் 1957 செப்டம்பர் 17-க்கு முன்னும் Delegation of 'A' to next page Powers பிரகாரம் அதிகாரம் செய்யப்பட்டு ஏதாவது நடந்திருந்தால்

[Srimathi T. N. Anandanayaki] [1st November 1957]

அவைகளை ஒத்துக்கொள்வதற்கில்லை என்றுள்ளதை மாற்றியமைக்க இம்மசோதாவை கனம் அமைச்சர் அவர்கள் துரிதமாகக் கொண்டுவந்திருக்கிறார்கள். இந்த **Delegation of Powers** சம்பந்தமாகப் பல **Writ** கேஸ்கள் போடப்பட்டிருக்கின்றன. அங்கேயுள்ள **R.T.O.** க்கள் பல **Route** களை **suspend** செய்வதைப்பற்றிப் பல **Writ**கள் கோர்ட்டில் வந்திருக்கின்றன. இம்மாதிரியான சட்டங்கள் காலாகாலத்தில் வந்திருந்தால், இவ்வளவு தொல்லைகள் ஏற்பட்டிருக்காது. இந்த விதமான சட்டங்கள் காலதாமதமாகி வருவதினால் கேஸ் போடுகிற கட்சிக் காரர்களுக்கு எவ்வளவோ கஷ்டங்கள் ஏற்படுகின்றன. இந்தக் கேஸ் போடும் காரியத்தில் என்னைப் பொறுத்தவரையில் வக்கீல்களுக்கு வருமானம் கிடைக்கிறது என்றிருந்தாலும்கூட பொதுமக்களின் பிரதிநிதி என்ற முறையில் இவைகளை எடுத்துச் சொல்லுவது நம் எல்லோருடைய கடமையாகும். எனவே இம்மாதிரி காரியங்களில் **Law Department** துரிதமாக வேலை செய்திருந்தால் இம்மாதிரியுள்ள காலதாமதங்களை சமாளித்து இருக்கலாம். குறிப்பாக இந்த மசோதாவையே இன்று காலை சபை ஆரம்பமாவதற்கு இரண்டு மணி நேரத்திற்கு முன்னால் தான் கொடுத்தார்கள். இவ்விதம் கொடுத்துவிட்டு இதைப் பற்றி எல்லாம் விரிவாகப் பேச வேண்டுமென்றால் வக்கீல்களுக்குக் கூட கஷ்டமாகத்தான் இருக்கும், இவ்விதம் இருக்குமென்றால் சாதாரண அங்கத்தினர்களுக்கு இதில் விரிவாகப் பேச முடியாது. ஆகவே இதில் சட்ட அமைச்சர் அவர்கள் கவனம் செலுத்தி இதில் சட்ட இலாகாவும் காரியதரிசிகளும் துரிதமாகவும், விழிப்பாகவும் இருக்கவேண்டும் என்று கூற வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அவ்விதம் செய்வதானால் பொது மக்களுடைய கஷ்டங்கள் ஓரளவுக்கு குறையும் என்று சொல்லிக்கொண்டு சட்டங்களிலே இவ்விதமான ஒட்டைகள் இல்லாத முறையில் பார்த்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு, இதை **Select Committee**க்கு விட வேண்டிய அவசியமில்லை, அதனால் காலதாமதம்தான் ஆகும் என்று கூறி, இந்த அளவிலே அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கும் மசோதாவை வரவேற்கிறேன்.

SRI P. U. SHUNMUGAM : சட்டமன்றத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மோட்டார் வாகன சட்டத்தின் மீது கொண்டுவந்திருக்கும் திருத்தத்தை ஆதரித்துப் பேசுகிறேன். நண்பர் சட்டநாத கரையாளர் அவர்கள் கொண்டுவந்திருக்கும் திருத்தத்தின் நோக்கம், சென்னை மாகாணத்தைப் பொறுத்த வரையில் இங்குள்ள பஸ்கள் நல்ல முறையில் ஓடவில்லை என்பது மாத்திரம் அல்ல, மற்ற மாகாணங்களில் போக்கு வரத்தில் காணப்படும் சிறந்த முறைகள் மாதிரி, இங்கு இன்னும் சிறப்பு அடைய வேண்டுமென்ற நோக்கத்தோடுதான் நண்பர் கரையாளர் அவர்கள் இந்தத் திருத்தத்தைக் கொண்டுவந்திருக்கிறார்கள் என்று நான் கருதுகிறேன். தங்கம் இருந்தால் அதை மெருகு ஊட்டுவதில் குற்றம் இருக்கிறது என்று சொல்ல முடியாது. தனிப்பட்ட அதிகாரிகளின் கையில் அதிகாரத்தை ஒப்படைத்தால் பல கஷ்டங்கள் இருக்கிறது. அதோடு மட்டுமல்ல நீதி மன்றங்களிலும் இம்மாதிரி விஷயங்களில் கஷ்டங்கள் ஏற்படுகின்றன. பொது மக்களுக்கும் இது நல்லது அல்ல என்பதை கனம் அங்கத்தினர் அம்மையார் அவர்கள் நன்றாக விளக்கி ஞர்கள். இவ்வளவு தொல்லைகள் விளைகின்றன என்பதை எல்லோரும் அறிவார்கள். இந்த அதிகாரம் வைத்திருக்கக் கூடியவர்களுக்கு ஜாடிஷியல் அனுபவம்வேண்டும் என்று இந்திய சர்க்காரின் சட்டம் இருந்தும் அது தேவையில்லை என்று சர்க்கார் ஆர்டினன்ஸ்கள் பிறப்பித்திருக்கிறது. இதனால் தனிப்பட்ட அதிகாரிகள் செய்து வருவதைப் பற்றி எல்லாம் நான் பட்ஜெட் கூட்டத்தில் பேசும்போதும் குறிப்பிட்டேன். செக்ஸ்பட்டி மாவட்டத்தில் ஒரு பஸ் தகுதியில்லை என்று தள்ளப்பட்டு பெர்மிட் மறுக்கப்பட்டது, ஆனால் அதே பஸ்ஸுக்கு வட ஆர்க்காடு மாவட்டத்தில் பெர்மிட் கொடுக்கப்பட்டது. இதைப் பற்றி நான் பட்ஜெட் கூட்டத்தில் குறிப்பிட்டேன். அவ்விதம் பர்மிட் கொடுத்த கலெக்டர் அவர்களின் நோக்கம் எதுவாயிருந்தாலும் பரவாயில்லை. இவ்விதம் கொடுக்கப்பட்டது என்பதை மாத்திரம் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். இதனுடைய

1st November 1957] [Sri P. U. Shunmugam]

மூல காரணம் என்ன என்பதை நான் வெளிப்படையாகச் சொல்லத் தயாராய் இல்லை. இதைப் பற்றி நாம் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். இவரிடமிருந்து அதிகாரத்தை மாற்றிக் கொடுக்கலாம். அவர்களுக்கு ஏற்கனவே வேலை பளுவு அதிகமாக இருக்கிறது. இது தவிர ஒவ்வொரு ஜில்லாவிலும் “டிஸ்ட்ரிக்ட் டெவலப்மென்ட் கௌன்ஸில்” இருந்து வேலை செய்து வருகிறது. புதிய பஸ் ரூட்டுகள் கொடுக்கும் விஷயத்தில் இந்த டிஸ்ட்ரிக்ட் டெவலப்மென்ட் கௌன்ஸிலுக்கு இந்த அதிகாரத்தைக் கொடுக்கலாம். அவ்விதம் செய்வார்களானால் மக்களுடைய குறைகளைத் தீர்ப்பதற்கு உதவிகரமாக இருக்கும், பொது மக்களுடைய குறைகளை எடுத்துச் சொல்லுவதற்கு வசதி செய்து கொடுப்பதாக இருக்கும் - என்று கூறிக்கொண்டு, இவ்விதம் வசதி செய்து கொடுக்கக் கூடிய ஒரு வாய்ப்பை அளிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு கரையாளர் அவர்கள் சொன்னவந்திருக்கும் இந்தத் திருத்தத்தை ஆதரிக்கிறேன்.

* SRI A. R. SUBBIAH MUDALIAR : “எனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே. கனம் மந்திரி அவர்கள் கொண்டுவந்திருக்கும் மசோதாவை ஆதரித்து சில வார்த்தைகளைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். இப்போது ஒவ்வொரு பஸ் பெர்மிட்டுக்கும் மனு கொடுக்கும்போது (மார்க்கிங் லிஸ்ட்) Marking System போட்டுத்தான். வேறு காதிகளை கவனித்து அதன்பின் தான் அங்கீகாரம் கொடுக்கப்பட்டு வருகிறது. அட்டி இருக்கும்போது அட்வைலிங் கமிட்டி மூலம் நடத்தும்போதும் பல ஹெழுகள் ஏற்படலாம். இங்கே பஸ் முதலாளிகளை ஆதரிக்கின்ற பல பிரதிநிதிகளாக வந்திருக்கிறார்கள். ஆகையால், அவர்கள் எல்லாம் அதில் அங்கத்தினர்களாக இருக்கும்போது, என்ஜைனரே, மற்ற அதிகாரிகளோ, அட்வைசரி கமிட்டியின் வார்த்தையை மீறி நடப்பது கொஞ்சம் கஷ்டமாகிறது. வெறும் அதிகாரிகளை மட்டும் பொறுப்பை வகிக்கும்படிச் செய்து சட்டசபை உறுப்பினர்கள் அதில் தலையிடாதபடி இருந்துவிட்டால் அவர்கள் நீதி வழங்கப் பின் வாங்க மாட்டார்கள். சட்டசபை உறுப்பினர்கள் போன்றவர்கள் இதில் தலையிடுவதால் தான் பல சிக்கல்கள் ஏற்படுகின்றன. ஆகையால் கனம் மந்திரி அவர்கள் கொண்டுவந்துள்ள திருத்தத்தை நான் மனப்பூர்வமாக ஆதரிக்கிறேன்.

மேலும், இருக்கும் சில இடைஞ்சல்களைப்பற்றிக் கூற விரும்புகிறேன். லாரி செர்விசுக்கு ஜில்லாவாரியாகப் பெர்மிட் கொடுக்கிறார்கள். இதில் கொஞ்சம் கஷ்டம் இருக்கிறது. ராஜ்ய “லெவல்-ல்” கொடுத்தால் சில நன்மைகள் உண்டு. தஞ்சாவூரிலிருந்து மற்றப் பிரதேசங்களுக்கு நெல்லோ அரிசியோ கொண்டுவரும்போது எல்லா லாரிகளும் பெர்மிட் இருந்தால் வாடகை குறைகிறது. இரண்டு, மூன்று, நான்கு ஜில்லாக்களுக்கு பெர்மிட் கொடுக்கப்படுவதால் தஞ்சாவூரிலிருந்து பற்றாக்குறைப் பிரதேசமான திருநெல்வேலிக்கு நெல்லோ அரிசியோ கொண்டுவரும்போது அதற்குக் கூடுதல் வாடகை கேட்கிறார்கள். வாடகை அதிகரித்தால் அரிசியின் விலையும் ஏறுகிறது. ஆகையால், ராஜ்ய “லெவல்”-ல் லாரிகளுக்கு பெர்மிட் கொடுத்தால் அது போக்குவரத்திற்கு செளகரியமாக இருக்கும். இதன் காரணமாக உணவுப்பொருள்கள், போட்டி இல்லாமல் குறைந்த விலைக்குக் கிடைக்கும் வாய்ப்பும் ஏற்படும். ஆகையால் ஸ்டேட் லெவலில் லாரி செர்விசுக்குப் பெர்மிட் கொடுப்பதற்கு ஒரு “ப்ரொவிஷன்” கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும், யாத்திரை ஸ்தலங்களுக்கும் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் விட்டால் நல்லது. ஜில்லாத் தலைநகரிலிருந்து யாத்திரை ஸ்தலத்திற்கு எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் விடலாம். உதாரணமாக திருநெல்வேலியிலிருந்து திருச்செந்தூருக்கு எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் இருக்கிறது. ஆனால் சங்கரன்கோயிலுக்கும் திருநெல்வேலிக்கும் இடையே எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் இல்லை. சங்கரன்கோயில் திருநெல்வேலிக்கு எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் விடவேண்டும். ஆகவே இந்த மாதிரியான யாத்திரை ஸ்தலங்களுக்கு எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் விடுவதற்கான நடவடிக்கையை எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[1st November 1957]

* **SRI V. SANKARAN :** கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, இப்போது சர்க்காரால் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கும் இந்தத் திருத்த மசோதாவை ஆதரித்து ஒரு சில வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன். இந்தத் திருத்த மசோதாவின்படி பெர்மிட்டுகள் கொடுப்பது என்பது ரெவின்யூ அதிகாரிகளிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டிருக்கிறது. பெர்மிட்டுகள் கொடுப்பது சம்பந்தமான விதிகளுக்கு எல்லாம் உட்பட்டு சரியான முறையில் பெர்மிட்டுகளை அதிகாரிகள் கொடுப்பார்களானால், இந்தப் பொறுப்பை யாரிடம் ஒப்படைப்பதிலும் யாருக்கும் ஆட்சேபணை இருக்காது. இதற்காக ஒரே ஒரு அதிகாரி இருந்தால் தான் இந்தக் காரியம் திறமையாக நடத்தப்படும். பல நபர்கள் இருந்தால், அவரவர்கள் தங்களுக்கு வேண்டியவர்களுக்குச் சலுகை கேட்கும் நிலைமை ஏற்படும். ஒரே அதிகாரி இருந்தால் நன்றாக இருக்கும், பல அதிகாரிகள் இருந்தால் அபிப்பிராய பேதங்கள் ஏற்படும் காரியங்கள் நன்றாக நடக்காது. என்ன என்ன சளகரியங்கள் வேண்டி இருக்கிறது. அதை எப்படி புர்த்தி செய்துகொடுக்க வேண்டும் என்பதைப் பற்றித்தான் சிக்கல்கள் ஏற்படுகின்றன. ஆதலால் திருத்த மசோதா அப்படியே இருக்கலாம். ஆனால் ஒரே ஒரு யோசனை சொல்ல விரும்புகிறேன். அந்த அந்த அதிகாரிகளுக்கு ஆலோசனைக் குழுக்கள் என்ன சளகரியங்கள் தேவை என்று எடுத்து சொல்ல அமைக்கவேண்டும். பஸ் பெர்மிட் எடுப்பவர்கள் என்ன என்ன நிபந்தனைகளுக்குப்பட்டு நடக்க வேண்டும் என்று அந்த அந்த அதிகாரிகளுக்கு யோசனைகள் கூறுவதற்கு பொதுமக்கள் ஆலோசனைக் குழுக்கள் ஏற்படுத்தவேண்டும். அதற்கு வகை செய்யவேண்டும். மற்றப்படி இந்தத் திருத்த மசோதாவை அப்படியே ஏற்றுக்கொள்ளலாம்.

இந்த மசோதாவின் மீது பேசிய கனம் அம்மையார் அவர்கள் டி.வி.எஸ். ஸ்தாபனத்தைப்பற்றிச் சொன்னார்கள். அது எங்கள் ஊர் ஸ்தாபனம் என்பது குறித்து நான் பெருமைப்படுகிறேன்.

பஸ் போக்குவரத்து சம்பந்தமாக சில குறைகளைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். சமீபத்தில் நான் நெயவேலிச் சுரங்கப் பிரதேசத்திற்குச் சென்று விட்டு, அங்கிருந்து கள்ளக்குரிச்சிக்கு விருத்தாசலம் வழியாகப் போக வேண்டியிருந்தது. சாதாரணமாக “ஹால்ட்” என்றால் 10—15 நிமிஷங்கள் இருக்கும். ஆனால் விருத்தாசலத்தில் ஒன்றேகால் மணி நேரம் காத்திருக்க வேண்டியிருந்தது. அது எனக்கு மிகவும் ஆச்சரியமாக இருந்தது. மதுரையில் அப்படி வழக்கம் இல்லை. மேலும், அங்கே பஸ்வரில் நிறைய ஆட்களை அடைத்தார்கள். மேலும் அங்கே எங்குமே இல்லாத வழக்கத்தைக் கண்டேன். அங்கே அந்த ஊர் சப்-இன்ஸ்பெக்டரை பஸ்வரில் ஏற்றிக்கொள்வதற்காக அவர் வீட்டிற்கு பஸ்ஸைக் கொண்டுபோய் 15 நிமிஷங்கள் காத்திருந்தான். மேலும் அவருக்கு முன் வீட்டில் இடம் கொடுக்கவேண்டும் என்று சொன்னார்கள். “கண்டிப்பாக முடியாது” என்று நான் சொன்னேன். என்ன நடக்கிறது என்று பார்க்கலாம் என்று இருந்தேன். பிறகு அதிர்ஷ்டவசமாக விவகாரம் முற்றவில்லை.

மேலும், சில பஸ்கள் மிகவும் மோசமான நிலையில் இருப்பதைப் பார்த்துப்போது, ஏதோ உயிருள்ள ஜீவனங்கள் கொடுமைப்படுத்தப்படுவது போல் இருக்கிறது. பல ஓட்டுப்போட்ட பஸ்களும், வீட்டுகள் கிழிந்து மோசமான நிலைமையில் உள்ள பஸ்களும் இருக்கின்றன. அவைகளைப் பார்த்தும்கூட மிகவும் பரிதாபமாக இருக்கிறது. இம்மாதிரி பஸ் போக்குவரத்து சம்பந்தமாக பல கோளாறுகள் இருக்கும்போது, அவைகளை நீக்குவதற்கும், மற்ற சளகரியங்களை செய்துகொடுப்பதற்கும், அவ்வப்போது அந்த அந்த வட்டாரப் பிரமுகர்களின் மூலம் அதிகாரிகளுக்கு யோசனைகள் சொல்லுவதற்கு குழுக்கள் அமைக்க வகை செய்யவேண்டும். இதற்கும் மசோதாவில் வகை செய்யலாம். மற்றப்படி, திருத்த மசோதா குறித்து எனக்கு ஆட்சேபணை ஒன்றும் இல்லை என்று சொல்லிக்கொண்டு என்னுடைய வார்த்தையை முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

SRI N. R. THIYAGARAJAN : On a point of information, Sir, மத்தியசர்க்காரின் பாவாடையில் ராஜ்ய சர்க்கார் நாடாவாக இருந்தது என்று சிலரால் தெரிவிக்கப்பட்ட கருத்திற்கு மாறாக, நமது ராஜ்ய சர்க்கார்

1st November 1957] [Sri N. R. Thiagarajan]

மத்திய சர்க்காரின் தீர்மானத்திற்கு எதிராக நமது ராஜ்யத்தில் அவசரச் சட்டம் போட்டு, அந்தச் சட்டத்தை உறுதிப்படுத்தும் வகையில் திருத்த மசோதாவைக் கொண்டுவந்திருப்பதற்காக, இந்த அரசாங்கத்தை எல்லோரும் பாராட்டவேண்டும் என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

DEPUTY SPEAKER : This is an opinion and not a point of information

* SRI A. GOVINDASAMY : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, இன்றையதினம் இந்த மசோதாவை ஒரு செலக்ட் கமிட்டிக்கு விடவேண்டும் என்ற கருத்தை ஸ்ரீ. சட்டநாத கரையாளர் வலியுறுத்திப் பேசியதை நானும் மீண்டும் வலியுறுத்தி, சில விஷயங்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். இந்த இலாகாவைப் பரிபாலிக்கும் கனம் ஸ்ரீ. ராமையா அவர்கள் இந்த இலாகாவின் நிர்வாகத்தை ஏற்றுக்கொண்ட பிறகு பொதுமக்களுக்கு நம்பிக்கையூட்டும் முறையில் இரண்டு காரியங்களைச் செய்திருக்கிறார்கள் என்பதைப் பத்திரிகை வாயிலாகப் படிக்கும்போது சந்தோஷமாக இருந்தது. பஸ் ஸ்டாண்டுகளில் ஏற்படும் நெருக்கடியை நேரில் பார்த்து அதைத் தவிர்ப்பதற்கான வழிகளைக் கண்டுபிடிப்பதற்காக கனம் ஸ்ரீ. ராமையா அவர்கள் மாறுவேடம் புண்படுத்தி பஸ் ஸ்டாண்டுகளுக்குப்போய் அங்கே நின்று நெருக்கடியைப் பார்த்திருக்கிறார்கள். இதைப் பொதுமக்கள் பாராட்டத் தான் செய்கிறார்கள். கனம் நண்பர் ஸ்ரீ. சங்கரன் அவர்களுக்கு ஏற்பட்ட தொல்லை, கனம் மந்திரி அவர்களுக்குக்கூட, மந்திரியாக ஆவதற்கு முன்பு ஏற்பட்டிருக்கக்கூடும். இப்போதும், கனம் அமைச்சர் அவர்கள் மாறுவேடத்தில் தோன்றியபோது பஸ்ஸில் ஏறவேண்டும் என்று நினைத்திருந்தால் அந்தத் தொல்லை ஏற்பட்டிருக்கும். அவர் மந்திரியான பிறகு வேறொரு காரியத்தையும் செய்திருக்கிறார். ஒரு பஸ் டிரைவர் பஸ்ஸை வெகு வேகமாக ஓட்டினார். அப்போது பின்னால் தமது காரில் சென்று கொண்டிருந்த கனம் அமைச்சர் தமது காரை மிக வேகமாக ஓட்டிச் சொல்லி, அந்த பஸ்ஸைத் துரத்திச்சென்று, வேகமாக பஸ்ஸை ஓட்டிய வரைக் கண்டுபிடித்திருக்கிறார். தமது காரை Special case-ஆகத் திருட்டைப் பிடிக்க முயற்சிக்கும்போது செய்வதுபோல—வெகுவேகமாக ஓட்டிச் சொல்லி பஸ்ஸை அளவிற்கு மீறி வேகமாக ஓட்டியவரை கண்டு பிடித்திருக்கிறார். இவர் அப்படி தம் காரில் வேகமாகப் போனபோது ஏதாவது தொல்லை வந்திருந்தால் நமக்கெல்லாம் அது அதிர்ச்சியை உண்டாக்கியிருக்கும். “Over speed” குற்றத்தைக் கண்டிக்கும் முறையிலும், சட்டவிரோதமாக நடப்பதைக் கண்டிக்கும் முறையிலும், கனம் அமைச்சர் செய்த காரியம் மிகவும் பாராட்டத்தக்கது.

மேலும், எதிர்க் கட்சியிலிருந்து வரும் யோசனை என்பதற்காகத் தட்டிக் கழிக்க மாட்டார்கள் என்ற நம்பிக்கையுடன், கனம் அமைச்சருக்கு சில விஷயங்களை வலியுறுத்திச் சொல்ல விரும்புகிறேன். கனம் அமைச்சர் தாம் சுற்றுப் பிரயாணம் செய்து வரும்போது பஸ் முதலாளிகளைக் கேட்டும் நடவடிக்கைகள் எடுத்துவரும் காரணத்தால் இந்த விஷயங்களைச் சொல்லவிரும்புகிறேன்.

இதனால் காலதாமதம் ஆகிறது என்று அம்மையார் குறிப்பிட்டாலும், நீண்ட கால தாமதம் ஆவதற்காகச் சொல்லவில்லை. இந்தச் சட்டசபைக் கூட்டம் முடிவதற்குள்ளேயே முடித்துவிட முடியும் என்ற காரணத்தால் இதைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். மாவட்டக் கலெக்டருக்கு அதிகாரம் இருப்பதில் தவறில்லை. மாவட்ட அதிகாரியைச் சந்தைக்கப்பட்டுச் சொல்லுவதாக நினைக்கக் கூடாது. அவர்களுக்கு அநேக வேலைகள் இருக்கின்றன. ஒரு ஜலடிஷியல் ஆபீஸரையோ, அல்லது ஜில்லா ஜட்ஜையோ இதில் சேர்த்துக்கொள்வதிலே எந்தவிதமான ஆட்சேபணையும் இருக்க முடியாது. அது மாதிரிமல்லாமல் அந்தந்த மாவட்ட எம்.எல்.ஏ.களையும், எம்.பி.களையும் ஆலோசனை கேட்டால் நன்மையாக இருக்கும். எந்தெந்த ரூட்டுகள் கொடுக்கலாம். எந்தெந்த பஸ் முதலாளிகளுக்குக் கொடுக்கலாம். இவைகளையெல்லாம் சொல்ல ஆலோசனைக் குழு ஒன்றை ஏற்படுத்தினால் காரியம் கெட்டு விடாது. கலெக்டராயிருந்தாலும், ஜில்லா நீதிபதிகளாயிருந்தாலும் நல்ல காரணங்களிருந்தால் இந்த ஆலோசனைகளை ஏற்றுக்

[Sri A. Govindasamy]

[1st November 1957]

கொள்ளலாம். இல்லாவிட்டால் தள்ளுபடி செய்வதற்கும் அவர்களுக்கு உரிமையிருக்கிறது. ஒருவராக இருப்பதால் அவருக்குத் தொல்லையாகக் கூடிய சங்கடமும், கஷ்டமும் ஏற்படுகிறது.

நமது தமிழ் நாட்டைப் பொருத்த வரையில் அதிகமான பஸ் ரூட்டுகள் போதுமான அளவு தரப்படவில்லை என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன். நகரங்களில் வேண்டுமானால் அதிக பஸ்கள் இருக்கின்றன. கிராமப்புரங்களில் தொடர்பு கொள்ளப் போதிய பஸ் ரூட்டுகள் தரப்படவில்லை. ஆகவே புதிய ரூட்டுகள் தரவேண்டுமென்று சொல்ல விரும்புகிறேன்.

புதுவை இந்திய யூனியனுடன் சேர்ந்தபிறகு எல்லா கிராமங்களுக்கும் பஸ் தொடர்பு இருக்கிறது. பஸ்கள் போகிற நிலைமை இருக்கிறது. ஆனால் சுற்றியுள்ள இந்த ராஜ்யத்தைச் சேர்ந்த பல கிராமங்களுக்கு பஸ் தொடர்பு இல்லாத நிலைமை இருக்கிறது. ஏதோ ஒரு பஸ் போகிற நிலைமை இருக்கிறது. ஆகவே, இதையெல்லாம் விவரமாகப் பார்த்துப் பரிசீலனை செய்வதற்காக ஒரு ஸெலெக்ட் கமிட்டிக்கு விடுவதால் அப்படி ஒன்றும் காலதாமதம் அதிகமில்லாமல் பத்து நாளில் அதை முடித்துவிடலாம். ஆகவே, இதை ஸெலெக்ட் கமிட்டிக்கு விடவேண்டுமென்று வலியுறுத்திச் சொல்லுகிறேன்.

இதிலே முக்கியமான ஒன்றைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். ஒரு ரூட்டுக்கு பத்துபேர்கள் விண்ணப்பம் போட்டிருந்தால், அவர்களில் ஏழு, எட்டு பேர்களுக்கு வாதாவேதற்காக ஒரே வக்கீல் வருகிறார். ஒருவருக்காகப் பேசும்போது அவர் திறமையானவர். அவருக்கு ரூட் கொடுக்கவேண்டும் என்று சொல்லிவிட்டு மற்றொருவரைப்பற்றிப் பேசும்போது அவருக்கு....

SRIMATHI T. N. ANANDANAYAKI : On a point of order, Sir, What the hon. Member says about the lawyer is very objectionable. If there are applications for five permits, a lawyer is expected to appear either for four or five applicants and not more than that. If there are only five permits to be granted by the Regional Transport Authority, a lawyer cannot appear for more than five parties. This is the etiquette of the legal profession. The hon. Member by saying that a lawyer is appearing for seven applicants, is imputing motives to lawyers, which is very objectionable on the floor of this House.

(Mr. Speaker in the Chair.)

MR. SPEAKER : The hon. Member will please repeat about her point of order. I am sorry I was not here when the point of order was raised.

SRIMATHI T. N. ANANDANAYAKI : The hon. Member mentioned that, if there were ten applicants, a practising lawyer was appearing for seven or eight parties. This is very objectionable

MR. SPEAKER : According to him or according to the hon. Member?

SRIMATHI T. N. ANANDANAYAKI : My submission, Mr. Speaker, is that the very fact mentioned by the hon. Member is wrong and not proper. No lawyer appears for ten or fifteen applicants at a stretch before the Regional Transport Authority. Suppose the Regional Transport Authority informs that he will grant one or two or three permits, a lawyer appears at the most for three parties and not for four. He cannot appear for four

1st November 1957] [Srimathi T. N. Anandanayaki]

parties, because the number of permits to be granted is only three. So, at the most a lawyer can appear either for two or for three. This is the etiquette of the legal profession, and lawyers have been observing this with all their vigilance. When that is the practice among the lawyers, an hon. Member, who is not a lawyer, is saying that a lawyer appears for seven or ten persons and is imputing motives to the legal profession, which is very highly objectionable.

MR. SPEAKER: I shall give my ruling after listening to Sri A. Govindasamy.

SRI A. GOVINDASAMY : சபாநாயகர் அவர்களே, வக்கீல் தொழிலுக்கு மோடியல் கற்பிக்கவேண்டுமென்ற சாரணத்தால் நான் இதைச் சொல்லவில்லை. கனம் அம்மையார் இந்தத் தொழிலில் 7-8 பீட ரசுசிற்கள் என்று காரணத்தாலும் இதைச் சொல்லவில்லை. நான் சொன்னது போல ஒரே ஐட்டுக்கு 7, 8 பேர்கள் விண்ணப்பம் செய்திருந்தால் நான்கு பேர்களுக்கு ஒரே வக்கீல் ஆஜராகிறார்.

SRIMATHI T. N. ANANDANAYAKI : A lawyer can appear for only one applicant if there is only one permit to be granted. If he appears for more than one, the interests which he represents will come into clash. 11 a.m.

MR. SPEAKER: It may be all right from the point of view of law. But the hon. Members ardently mean that one lawyer appears for half a dozen clients. But it is a fact that the hon. Member is saying. It is open to lawyers to say that this is objectionable. I do not think the hon. Members is casting any aspersion. He is only mentioning what is according to facts. If, according to ethics, it is not correct, it is the lawyer who committed the mistake and not this House nor the hon. Member.

SRI K. VINAYAKAM : May I know, when there was only one permit to be granted, whether a lawyer appeared for more than one party? I would like to know this from Sri Govindasamy.

SRI S. M. ANNAMALAI : மாநில சட்டமன்றத் தலைவர் அவர்களே, சட்டமன்ற உறுப்பினர் அவருடைய சீட்டிலிருந்து பேசவேண்டுமா அல்லது வேறு இடத்திலிருந்து கேள்விகள் கேட்கலாமா?

MR. SPEAKER : யார் அப்படிச் செய்தது?

SRI K. VINAYAKAM : The distance from my seat is only ten inches.

MR. SPEAKER : கனம் அங்கத்தினர்கள் சபையில் வோட்டெடுப்பு நடக்கும்போது அவர்களுடைய இடத்தில்தான் உட்காரவேண்டும். மற்ற சமயங்களில் அவரவர்களுடைய இடத்தில் உட்காரவேண்டுமென்பது சபாநாயகர் அங்கத்தினர்களை சுலபமாக அடையாளம் கண்டுகொள்வதற்கு சௌகரியமா யிருக்குமென்பதற்காகத்தான். சபாநாயகருக்கும் மற்றவர்களுக்கும் நன்றாகத் தெரிந்த அங்கத்தினர்கள் வேறு இடங்களில் உட்கார்ந்து கேள்விகள் கேட்கலாம். அதில் தவறென்றுமில்லை.

[Mr. Speaker] [1st November 1957]

அடுத்தபடியாக அம்மையார் எழுப்பிய பாயின்ட் ஆப் ஆர்டரைப் பொறுத்தவரையில், கனம் அங்கத்தினர் தன் அனுபவத்தைப் பற்றிச் சொல்லுகிறார். அவரவர்களுடைய அனுபவத்தைப்பற்றிச் சொல்வதில் தவறில்லை. அப்படியில்லையென்று உங்களுக்குத் தெரிந்தால் நீங்கள் பேசும் போது அந்த மாதிரி இல்லையென்று சொல்லுங்கள்.

(Sri Sankaran rose.)

MR. SPEAKER: No more points of order on this. If there is any new point of order, the hon. Member may raise it.

* SRI V. SANKARAN: Sir, it can be only one of two things, whether it is a matter of fact or a matter of falsehood. This is a matter for any opinion, it is a matter in which there cannot be any opinion. Either lawyers should have been appearing just like this dishonestly for two parties at the same time or not. We should know which lawyer appears like this.

MR. SPEAKER: It is not the business of the House to ask whether what Sri A. Govindasamy says is true or not. We are not bothered about that. Let us proceed with the argument. It is not advisable.

சாதாரணமாக இம்மாதிரியான கான்டரவார்ஸி இருக்கக்கூடிய அபிப்பிராயத்தை சொல்வேண்டிய அவசியமில்லை.

SRI T. SAMPATH: It is not professional etiquette either for a lawyer.

MR. SPEAKER: How do I know?

ஏதாவது வக்கீல் தவறு செய்து விட்டால் பார் கவுன்ஸிலுக்கு ரிப்போர்ட் செய்தால், பார் கவுன்ஸில் வேண்டிய நடவடிக்கை எடுக்கும். இப்போது அந்தக் கவலை இந்தச் சபைக்கு வேண்டியதில்லை என்று சொல்லுகிறேன்.

SRI S. LAZAR: Sir, this is a matter on which we are bound to make this House understand very clearly this, namely, no lawyer can appear for more than one client in the same case. It is not only a rule but a physical impossibility. No party will bring in a lawyer appearing for more than one client. Every client, for whom a lawyer is supposed to appear, will never brook his lawyer's appearing for another client. Therefore there is this physical impossibility and legal impossibility. Also this is a matter which the authority will not brook. This cannot be a matter for opinion or ever evidence on the part of a member of this House.

MR. SPEAKER: I am glad lawyers are united on this one matter.

நமது ராஜ்யத்தில் அதிலும் நம்முடைய தமிழ் நாட்டில் இன்னும் அதிகப்படியான பஸ்கள் ஓடவேண்டும், இன்னும் அதிகப்படியான பஸ் ஸ்டாண்டுகள் ஆரம்பிக்கப்படவேண்டும் என்ற என்னுடைய கருத்தை வலியுறுத்துவதற்காகத்தான் இந்தப் பிரச்சினையின் மீது பேச முன் வந்தேன். அதற்காகவே இந்தப் பிரச்சினையை ஒரு செலெக்ட் கமிட்டிக்கு விட்டு பரிசீலனை செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு இத்துடன் முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

1st November 1957]

* **SRI M. P. SUBRAMANIAM :** கனம் அவைத்தலைவர் அவர்களே, இப்பொழுது நம் சட்டசபையில் இருக்கக்கூடிய மசோதாவானது ஏற்கெனவே கவர்னர் அவர்களால் ஒரு அவசரச் சட்டமாக பிரசுரிக்கப் பட்டு அதன் பிறகு அதை சட்டமாக்கவேண்டும் என்ற காரணத்தினால் இப்பொழுது இந்த மசோதா சட்டசபையில் முன்னதாக கொண்டுவந்து வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதன்படி தனிப்பட்ட ஒரு அதிகாரி இந்த ஆர்.டி.ஏ. அதிகாரத்தை எடுத்து நடத்தவேண்டும் என்றும் அதன்படி ஒவ்வொரு ஜில்லாவிலும் அந்தந்த ஜில்லா கலெக்டர்களை அந்த அதி காரத்தை பிரயோகம் செய்யவேண்டும் என்றும் இந்த மசோதாவைக் கொண்டுவந்திருக்கிறார்கள். இப்பொழுது அந்தந்த ஜில்லா கலெக்டர்கள் இந்தப்படி பஸ்களுக்கு ரூட்டுகள் வழங்கிக்கொண்டும் பஸ்களுக்கு பர்மிட்டு கள் கொடுத்துக்கொண்டும் வருகிறார்கள். அதை சட்டபூர்வமாக ஆக்கப் படவேண்டும் என்பதற்காகத்தான் இப்பொழுது இந்த மசோதாவைக் கொண்டுவந்திருக்கிறார்கள். அதைப்பற்றி பேசும் இந்த நேரத்தில் அதி வுள்ள சில குறைபாடுகளை எடுத்துச்சொல்ல வேண்டியதாக இருக்கிறது. ஏற்கெனவே ஜில்லா கலெக்டர்களுக்கு நாம் அதிகப்படியான பொறுப்பு களையும் வேலைகளையும் கொடுத்திருக்கிறோம். அவர்கள் தங்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கக்கூடிய வேலைகளை ரொம்பவும் திறமையாகவும் நெருக் கடி இல்லாமலும் செய்தாலும் அதிலுள்ள கஷ்டங்களைப்பற்றி ஒரு சிலர் என்னிடத்தில் சில அபிப்பிராயத்தை வெளியிட்டிருக்கிறார்கள். அதை அரசாங்கத்தின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவரவேண்டும் என்று ஆசைப் படுகிறேன்.

ஏற்கெனவே கலெக்டர் அவர்களுக்கு குறிப்பாக இரண்டாவது ஐந்து வருஷத்திட்டத்தில் நாம் அவர்களுக்கு அதிகப்படியான வேலைகளைக் கொடுத் திருக்கிறோம். அதனால் அவர்களுக்கு அதிகப்படியான பொறுப்பு ஏற்பட் டிருக்கிறது. அந்த வேலைகளை அவர்கள் நல்ல முறையில் செய்யவேண்டிய தாக இருக்கிறது. அத்துடன் இந்த வேலையையும் அவர்களுக்குக் கொடுத் தால் அவர்கள் இந்த வேலையைத் திறம்படச் செய்வார்களா என்பதையும் அவர்களால் செய்யமுடியுமா என்பதையும் யோசித்துப் பார்க்கவேண்டும். நான் இதைச் சொல்வதனால் கலெக்டர்களிடத்தில் எனக்கு நம்பிக்கை இல்லை என்று சொல்வதாக நினைக்கக்கூடாது. அவர்களுக்கு இந்த வேலையைக் கொடுக்காமல் மற்றவர்கள் யாருக்காவது இதைக் கொடுத்தால் இது ரொம்பவும் திறமையாக நடைபெறும் என்பது என்னுடைய அபிப் பிராயம். அதற்காக நான் என்ன சொல்லுகிறேன் என்றால் அந்தந்த மாவட்டங்களிலுள்ள நீதிபதிகளிடத்தில் இந்த வேலையை ஏன் ஒப்படைக்கக் கூடாது என்று கேட்கிறேன். ஏற்கெனவே அதிகப்படியான வேலை யுள்ள கலெக்டரிடமே இன்னும் அதிகமான வேலையைக் கொடுப்பது சரியல்ல என்று அநேகர் கருதுகிறார்கள். ஆகவே இந்த வேலையை கலெக்டரிடமிருந்து எடுத்துவிட்டு அதை அந்தந்த மாவட்ட நீதிபதிகளிடத் தில் கொடுக்கவேண்டும் என்ற யோசனையை அரசாங்கத்திற்குத் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

இரண்டாவதாக பஸ் ரூட்டுகள் கொடுக்கும் விஷயமாக சொல்லவேண் டியதாக இருக்கிறது. அப்பொழுது பஸ் சொந்தக்காரர்கள் தங்களுடைய பஸ்ஸை மற்றொருவருக்கு விற்கும்போது தங்களுடைய பஸ்ஸைத் தங்கள் பஸ் ரூட்டையும் இருபதாயிரம் அல்லது முப்பதாயிரம் இன்னும் சில சமயங்களில் ஐம்பதாயிரம் ரூபாய்க்குக்கூட விற்ப்புவிடுகிறார்கள். அரசாங்கம் அவர்களுக்குக் கொடுத்திருக்கும் சலுகையை வைத்துக்கொண்டு அவர் கள் அதை வியாபார முறையில் விற்பனைச் சம்பாதிக்கிறார்கள். அது சரியான முறையல்ல. அதனால் ஒருவர் தன்னுடைய பஸ்ஸை விற்க வேண்டுமென்று கருதினால் ரூட்டை அரசாங்கத்திற்கு மூலமாகத்தான் விற்பனை விட்டுவிடவேண்டும் என்று விதி செய்யவேண்டும். இப்பொழுது அதற்குத் தக்க விதி இல்லாவிட்டாலும் இருக்கும் விதிகளை திருத்தி அமைத்து இப்பொழுது நடைபெற்றுவரும் முறையைத் தடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அரசாங்கம் யாருக்கு இந்த ரூட்டைக் கொடுக்கவேண்டும் என்று கருதுகிறதோ அவர்களுக்குக் கொடுக்கவேண்டும்

[Sri M. P. Subramaniam] [1st November 1957]

அது மாத்திரம் அல்ல. கூடுமானவரையில் ஒன்றிரண்டு பஸ்கள் வைத்துக் கொண்டிருக்கிறவர்களை நாம் ஆதரிக்கவேண்டும். இப்பொழுது ஒருவர் இவ்வளவு பஸ்கள்தான் வைத்துக்கொள்ளலாம் என்று நிர்ணயம் செய்திருக்கிறார்கள். அதே ரூட்டுகளில் ஒருவர் மூன்று அல்லது நான்கு பஸ்கள் வைத்துக்கொண்டிருந்தால் அவர்களுக்கு இன்னும் அதிகப்படியான பஸ்களை ஒட்டுவதற்கு அனுமதி அளிக்கலாம். ஆகவே குறைவாக பஸ்களை வைத்துக்கொண்டு ஒட்டிக்கொண்டிருக்கிறவர்களுக்கு இன்னும் அதிகப்படியான பஸ்களை ஒட்டுவதற்கு அனுமதி கொடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். ஆகவே ஏற்கெனவே ரூட்டுகளை வைத்துக்கொண்டிருந்து அதன் மூலம் வியாபாரம் செய்வதை அனுமதிக்கக்கூடாது.

கடந்த யுத்தகாலத்திற்குப் பிறகு எங்கு பார்த்தாலும் மக்கள் பஸ்களில் பிரயாணம் செய்கிற எண்ணிக்கை பலமடங்கு பெருகி வந்திருக்கிறது. ரயில்களில் முன்பு இடவசதி கிடைத்தது போலவும் ரயில் வசதி முன்பு இருந்தது போலவும் இப்பொழுது கிடையாது. முன்பு இருந்ததைவிட இப்பொழுது மிகவும் குறைவாக இருக்கிறது. உதாரணமாக சேலத்திலிருந்து விருத்தாசலத்திற்கு மேல் பக்கமாக ஆறு வண்டிகளும் கீழ் பக்கமாக ஆறு வண்டிகளும் ஒடிக்கொண்டிருந்தன. யுத்தத்திற்குப் பிறகு மேல் பக்கமாக மூன்று வண்டிகளும் கீழ் பக்கமாக மூன்று ரயில் வண்டிகளும் தான் ஒடிக்கொண்டிருக்கின்றன. அதனால் அங்குள்ள பிரயாணிகளுக்கு பிரயாணவசதி குறைவாக இருக்கிறது. அந்த இடத்தைப்போலவே இன்னும் எவ்வளவோ இடங்களில் அப்படி ரயில் வசதி குறைந்து போயிருக்கலாம். இப்படிப்பட்ட இடங்களில் இன்னும் அதிகப்படியான பஸ்கள் ஓடுவதற்கு அனுமதி கொடுக்கலாம். இப்பொழுது கிராமப்புரங்களில் எங்கு பார்த்தாலும் பஸ்ஸுக்கு நின்றகொண்டிருப்பவர்கள் அதிகமாகிவிட்டது. எப்பொழுது பார்த்தாலும் பஸ்களில் இடம் இல்லை என்றுதான் சொல்லுகிறார்கள். அதனால் மணிக்கணக்காக ரோடுகளில் மக்கள் பஸ்ஸுக்காக காத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்த கஷ்டத்தைப் போக்குவதற்கு இன்னும் அதிகப்படியான பஸ்களை ஒட்டுவதற்கு அனுமதி கொடுக்கலாம். இன்னும் அதிகப்படியான ரூட்டுகளையும் கொடுக்கலாம் என்று தோன்றுகிறது. பஸ் வைத்துக்கொண்டிருக்கக்கூடியவர்கள் தங்களுக்கு லாபம் கிடைக்கவில்லை என்ற காரணத்திற்காக பல புதிய ரூட்டுகளையும் மேலும் அதே ரூட்டில் வேறு பஸ்களையும் கொடுக்கக்கூடாது என்று ஆட்சேபிக்கலாம். அந்த ஆட்சேபணையை எடுத்துக்கொள்ளாமல், சட்டத்தில் ஏதாவது திருத்தம் செய்யவேண்டியதாக இருந்தாலும் அதை திருத்தி அமைத்து, இன்னும் அதிகப்படியான ரூட்டுகளை வழங்குவதற்கு அரசாங்கம் ஏற்பாடு செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். ஆகவே ஏராளமாக பஸ்களுக்கு அனுமதி கொடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். கிராமங்களுக்குச் செல்வதற்கும் புதிதாக ரூட்டுகளுக்கும் அனுமதி கொடுக்கவேண்டும். கேட்கிறவர்களுக்கெல்லாம் தாராளமாக பஸ்கள் வழங்கப்படவேண்டும்.

கடைசியாக ஒன்றை நான் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். தற்போது இரவு நேரங்களில் சென்னைக்கு திருச்சியிலிருந்து ஏராளமாக லாரிகள் வந்துகொண்டிருக்கின்றன. இன்னும் பல பாக்கங்களிலிருந்தும் சென்னைக்கு லாரிகள் வந்துகொண்டிருக்கின்றன. அதனால் எவ்வளவு விபத்துகள் நேரிடுவதையும் நாம் தினந்தோறும் பார்த்து வருகிறோம். இரவு நேரங்களில் லாரிகளை 40 அல்லது 50 மைல் வேகத்தில் ஒட்டுவதால்தான் அப்படிப்பட்ட விபத்துகள் அடிக்கடி வருகிறது என்று தோன்றுகிறது. அவர்கள் இரவுக்குள் 400 அல்லது 500 மைல்களை கடக்கவேண்டியதாக இருப்பதால் அதிக வேகத்தில் லாரிகளை டிரைவர்கள் ஒட்டிக்கொண்டு வரவேண்டியதாக இருக்கிறது. இரவு பூராவும் விழித்துக்கொண்டு வந்து “உ”யைக் குடித்துவிட்டு லாரியை ஒட்டிக்கொண்டு வருகிறார்கள். உ குடித்த மயக்கத்திலுலோ அல்லது தூக்கத்தாலோ அவர்கள் அதிக வேகமாக வரும்போது விபத்துகளுக்கு உள்ளாகிறார்கள். திருச்சியிலிருந்து சென்னைக்கு இரவுக்குள் வரவேண்டியதாக இருப்பதால் எவ்வளவோ விபத்துக்கள் ஏற்பட்டிருப்பதை நாம் கேட்டுக்கொள்கிறோம். இவைகளுக்கு

1st November 1957] [Sri M. P. Subramaniam]

கெல்லாம் காரணம் அவர்கள் இரவிலேயே அதிக வேகத்தில் செல்வதுதான். அதனால் இரவு நேரங்களில் லாரியை இவ்வளவு மைல் வேகத்தில்தான் ஓட்டவேண்டும் என்ற கட்டுப்பாடு விதித்து அதை சரியாக அமுல் செய்ய வேண்டும். பகல் நேரங்களில் **Checking Inspector**கள் தணிக்கை செய்வது போல் இரவிலும் தீவிர தணிக்கை இருக்கவேண்டும். அத்துடன், இதற்கு தனிப்பட்ட அதிகாரிகளை நியமித்து அதை தணிக்கை செய்யவேண்டியது அவசியமாக இருக்கிறது. அப்படி தணிக்கை செய்தால் ஏராளமாக விபத்துகளை நாம் தடுக்கலாம். வேகத்தை தணிக்கை செய்வதுபோல் இவ்வளவு மைல்கள்தான் இரவில் ஓட்டலாம் என்ற விதியையும் செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். இதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கைகளை எடுத்துக் கொள்ளவேண்டும் என்று மந்திரி அவர்களை கேட்டுக்கொண்டு முடித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

SRI K. S. G. HAJA SHERIFF: Mr. Speaker, I rise to support the Bill introduced by the Hon. Minister. The Government have said that by experience, they have found that the constitution of single-member Transport Authorities has been working satisfactorily. I am glad that the Government have come to this judgment. I think it was Edmund Burke who said in the Parliament that experience had given judgment, but it was obstinacy that ignored it. So, when the Government say that by experience the system has worked satisfactorily, I do not know why the Opposition should oppose it for mere opposition's sake. Everyone in this House will admit that the transport system should play a vital part in the economy of the country. I am very glad that this system which is being administered by the Government efficiently is working satisfactorily. I should also like to inform the House that this system should be further improved. As at present, a lot of inconvenience is caused and consequent delay is experienced both in the matter of transport of passengers and cargo. We are now embarking on a very gigantic programme of developing our country. Under these circumstances, unless the transport system is perfect, there would be great difficulty and a lot of bottlenecks would be created which would be to the detriment of the various developmental activities and undertakings that we are taking up. The reasons for the present inadequacy of the system may be due to the exorbitant licence fee and other difficulties experienced by the trade. The Government should come forward to give sufficient incentive to the people concerned to put adequate number of buses and lorries on the road. I would very much like the Hon. Minister concerned to make a categorical statement as to what the Government's policy is with regard to these undertakings. There is a lurking fear in the minds of private industrialists or bus owners that at some time or other, the industry will be nationalised by the Government in which case they may be put to lot of inconvenience. If the Government could clear this aspect and if the Hon. Minister could make a statement about this, it would be possible for the bus-owners and lorry-owners to make an effort to improve the situation and thereby remove the bottlenecks and also see that our passengers and goods move freely from one place to another without difficulty. Therefore, I would request the Hon. Minister to make a statement on this matter.

[1st November 1957]

SRI R. SRINIVASA IYER : கணம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மசோதாவின் பேரில் எந்தவிதமான விவாதமும் இருக்காது என்றும் இதற்கு எந்தவிதமான திருத்தமும் வராது என்றும் எதிர்ப்பார்த்தேன். 1939-ம் வருஷத்தில் மத்திய சர்க்காரால் நான்காவது ஆக்ட் பாஸ் செய்யப் பட்டது. அந்த ஆக்ட்டில் 44-வது விதியில் சப்-க்ளாஸ் 2-க்கு ஒரு ப்ரோவைசோ இருக்கிறது. அந்தப் ப்ரோவைசோவுக்கு இப்பொழுது ஒரு திருத்தம் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிறது. 1948-ல் இந்த சென்னை சட்டசபையினால் ஆக்ட் 20 ஆப் 1948 என்று ஏற்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது.

அதன் வாசகத்தை ஒருவாறு திருத்தவேண்டுமென்று இப்பொழுது இந்த மசோதா கொண்டுவரப்படுகிறதே தவிர, அதன் அம்சத்தையோ அதன் அர்த்தத்தையோ மாற்றி, ஒரு தனியான அதிகாரத்தை சர்க்கார் எடுத்துக்கொள்ளவேண்டுமென்ற அபிப்பிராயத்தின் பேரில் இந்த மசோதா கொண்டுவரப்படவில்லை.

ஆனால், இந்த மசோதாவை எதிர்க்கிறவர்கள், ஏதோ ஒரு சூழ்ச்சியாக சர்க்கார் ஏதோ சனி அதிகாரத்தை எடுத்துக்கொண்டு அதை துஷ்பிரயோகம் செய்வதற்கான முறையிலே கொண்டுவருகிறார்களோ என்று சந்தேகப்பட்டு அவையையுடைய விவாதத்தைக் கிளப்பி, இந்த விவாதத்திலே இந்த மசோதாவுக்குச் சம்பந்தம் இல்லாத பலவிதமான அம்சங்கள் பற்றி பேசப்பட்டு வருகிறது.

44-வது செக்ஷனை 2-வது சப்-க்ளாசுடன் வாசிக்கும் அளவில்,

'A State Transport Authority or a Regional Transport Authority shall consist of a Chairman who has had judicial experience and such other officials and non-officials, not being less than two, as the State Government may think fit to appoint;'

அது முதலாவது பாகம், 'but no person who has any financial interest whether as proprietor, employee or otherwise in any transport undertaking shall be appointed as or continue as a member of a State or Regional Transport Authority, and, if any person being a member of any such authority acquires a financial interest in any transport undertaking, he shall, within four weeks of so doing, give notice in writing to the State Government of the acquisition of such interest and shall vacate office.'

இதற்குத்தான் 'ப்ரோவைசோ' (2) சேர்க்கப்படுகிறது :

Provided that if the State Government thinks fit, the State Transport Authority or a Regional Transport Authority may consist of a single official :

'Provided further that an official shall not be deemed to have a financial interest as aforesaid merely by reason of the fact that the State Government employing him as such an interest.'

அதைப் படித்த பிறகு, இந்த செக்ஷனுக்கும் இந்தப் ப்ரோவைசோவுக்கும் எந்தவிதமான ஆட்சேபனையும் இருக்கக்கூடியதில்லை என்று சொல்வதோடு,

இந்தத் திருத்தத்திலே :

'Provided that nothing in this sub-section shall be construed as debarring an official (other than an official connected directly with the management or operation of a transport undertaking) from being appointed as or continuing as a member of any such Authority merely by reason of the fact that the Government employing the official has, or acquires, any financial interest in a transport undertaking :

1st November 1957] [Sri R. Srinivasa Iyer]

இது முதலாவது திருத்தம். ஏற்கெனவே இந்த பஸ் தொழிலோ லாரி தொழிலோ சர்க்காரால் ஏற்றுக்கொள்ளப்படாத காலத்திலே ஏற்பட்டது. பிறகு, சர்க்காரால் இந்த பஸ் ட்ரான்ஸ்போர்ட் ஏற்றுக்கொண்ட பிறகு சர்க்காருக்கு அதிலே ஒரு பற்றுதல், ஒரு விகிதாசாரலாப நஷ்டம் ஈவு ஏற்பட்ட பிறகு சர்க்கார் அதிகாரத்தை அதிகாரி அந்த ட்ரான்ஸ்போர்ட் அதிகாரியாக நியமிக்கப்பட்டால் அதனால் அது பாதிக்கப்படமாட்டாது என்று ஏற்கெனவே உள்ள திருத்தம் நல்ல அழகான வார்த்தைகளில் இப்பொழுது புதிதாக சொல்லப்படுகிறதே தவிர, இதற்கு ஒரு தப்பு அர்த்தம் ஏற்படுத்தி, அதற்கு ஒரு விவாதத்தைக் கிளப்புவது முறை அல்ல என்று நான் சொல்லிக்கொள்ளவிரும்புகிறேன்.

இரண்டாவதாக, ஏற்கெனவே இரண்டு பேர்களுக்குக் குறையாமல் அதிக மெம்பர்கள் இந்த ஸ்டேட் ட்ரான்ஸ்போர்ட் அதிகாரியாக இருந்து, பஸ் பர்மிட்டையும் லாரி பர்மிட்டையும் வழங்குவரப்பட்டபோது, ஏற்பட்ட இம்சைகள் அந்த மெம்பர்களுக்கே இருந்தபோது ஏற்பட்ட தொல்லைகள், அனேகவிதமான பஸ் சொந்தக்காரர்கள், லாரி சொந்தக்காரர்கள் மனு கொடுத்தவர்கள் அவர்களுக்குக் கொடுத்துவந்த தொல்லைகள் கொஞ்சம் எனக்கும் தெரியும். அவர்களே எப்படியாவது இதை விட்டுத் தப்பித்துக் கொண்டால் தேவலை என்ற முறையில் மீட்கிற்குப் போகாமல் இருந்தது உண்டு. “கோரம்” இல்லை என்று “மீடிங்” “அட்ஜர்ன்” ஆனதும் உண்டு. ட்ரான்ஸ்போர்ட் பர்மிட் எளிதில் கொடுக்கப்பட்டிருந்தது. இதனால் ஏராளமான சிக்கல்கள், ஏராளமான காலதாமதம் ஏற்பட்டு வந்து, நல்ல முறையிலே ஒரு அதிகாரியாக நியமித்து ட்ரான்ஸ்போர்ட் அதாரிட்யை நியமிக்கலாம் என்று 1938-ம் வருஷத்திலே, அனுபவத்தின் காரணமாக, இந்தத் திருத்தம் சர்க்காராலே கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிறது. இந்தத் திருத்தமானது 19 வருஷ காலமாக அமுலில் இருந்து வருகிறது. இந்தத் திருத்தம் அவசியமாக ஏற்பட்டது என்று இப்பொழுது சொல்லும் எதிர்க்கட்சியினரும் மற்றவர்களும் எங்கே போனார்கள்? ஏற்கெனவே திருத்தம் இருந்துவந்தாலும், அதை அவ்வப்போது நல்ல முறையிலே, நல்ல வாசகத்திலே, அனுபவத்தையொட்டி திருத்தவேண்டியது அவசியமாக இருக்கிறது என்று நான் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

..அடுத்தபடியாக,

‘Provided that nothing in this sub-section shall be construed as debarring an official (other than an official connected directly with the management or operation of a transport undertaking firm being appointed as or continuing as a member of any such Authority merely by reason of the fact that the Government employing the official has, or acquires, any financial interest in a transport undertaking, :

‘Provided further that if the State Government thinks fit, the State Transport Authority or a Regional Transport Authority may consist of a single official only.’

இதுவும் அனுபவத்தையொட்டித்தான் திருத்தப்பட்டிருக்கிறது. முதலாவது நான் வாசித்தது 1956-ம் வருஷத்திய 100-வது மத்திய சட்டத்தின் பேரில் ஏற்பட்ட திருத்தம். ‘இவ்வளவு சீக்கிரத்திலே திருத்தத்தைக் கொண்டுவரவேண்டுமா?’ என்று கேட்கலாம். ஆனால், அனுபவம் வரவர, நம்முடைய சட்டங்களை அப்போதைக்கப்போது திருத்திக்கொள்ளாவிட்டால் அனுபவத்தின் பயன் என்ன ஆகும் என்பதை இதைப்பற்றி ஆட்சேபிக்கிறவர்கள் ஆலோசிக்க விரும்புகிறேன். இந்தத் திருத்தமானது ஒரு அதிகாரியைக்கொண்டு ட்ரான்ஸ்போர்ட் அதாரிட்யை நடத்தினால் செளகரியமாக இருக்கிறது, நல்ல முறையிலே நடத்த முடிகிறது என்ற அனுபவத்தை யொட்டி சொல்லப்படுவதால் இந்த மசோதாவை நான் ஆதரிப்பதுடன், இதை பொறுக்குக் குழுவுக்கு அனுப்பவேண்டிய அவசியம் இல்லை என்பதையும் நான் எடுத்துக்காட்டவிரும்புகிறேன்.

. [Sri R. Srinivasa Iyer] - [1st November 1957]

இந்த சந்தர்ப்பத்தில் என்னைப்போன்ற ஒரு அங்கத்தினர் இந்த மசோதா சம்பந்தம் இல்லாத விஷயத்தைப்பற்றி பேசக்கூடாதென்று அபிப்பிராயப்பட்டுவந்தாலுங்கூட, சில அங்கத்தினர்கள் இதர விஷயங்களைப்பற்றி சொன்னபடியால் நானும், தவறுதலாக இருந்தாலும், சில வார்த்தைகள் சொல்வதற்காக தங்கள் அனுமதியைக் கோருகின்றேன்.

MR. SPEAKER: The hon. Member may speak without commenting that what others said was wrong. That is where the trouble comes.

SRI R. SRINIVASA IYER: Sir, I stand corrected.

இந்த ட்ரான்ஸ்போர்ட் அதாரிடியின் விசாரணையிலே. . . .

MR. SPEAKER: Is it necessary to take up the matter which has been sufficiently discussed already?

SRI R. SRINIVASA IYER: வக்கீல்கள் ஆஜர் ஆவதைப்பற்றி குற்றம் சாட்டப்பட்டது. சட்டவிரோதமாக, வேண்டுமென்று, முறைக கட்சிக்காரர்களுக்கு ஆஜராக எந்த வக்கீலும் சம்மதிக்கமாட்டார், சம்மதிக்கப்படவும் மாட்டார். அதை எல்லோரும் அனுசரித்துப் பேசியிருக்கவேண்டுமென்று சொல்லிக்கொண்டு, அதைப்பற்றி ஜாஸ்தியாக விஸ்தரிக்கவில்லை.

பஸ் பர்மிட் கொடுப்பதிலே 'ஹெஸ்டி காம்பெடிஷன்' இருக்கவேண்டுமென்ற ஒரு முறை இருக்கிறது. மதுரையில் நடத்திவரும் டி.வி.எஸ். பஸ் முதலாளிகள் உலகத்திலேயே போற்றக்கூடிய முறையிலே நடத்தி வருகிறார்கள் என்பது எனக்குத் தெரிந்தபோதிலுங்கூட, தற்கால ஒரு அமைப்பிலே, தொழில் நடத்துவதெல்லாம் எல்லோருக்கும் சரியான, சம்மான உரிமை வேண்டும் என்று நாம் சொல்லிக்கொள்ளும் முறையிலே, இந்த பாயிண்டுகள், மார்க்குகள் என்று வைத்துக்கொண்டு, ஜாஸ்தியான எண்ணிக்கை பஸ் வைத்துக்கொண்டிருக்கும் பெரிய முதலாளியாக இருக்கிறவர்களுக்கு மட்டும் இந்த பர்மிட் கொடுக்கவேண்டுமென்ற வழியை வகுத்து, அந்த வழியிலே புதிதாக ஒருவர் தொழிலை ஆரம்பிக்க வேண்டுமானால், அவருக்குப் பர்மிட் கொடுக்க மார்க்கிங் சிஸ்டம் அவருக்கு இல்லை என்று நிராகரிக்கப்பட்டது என்று அனேகர் என்னிடம் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். அது ஆட்சேபிக்கக்கூடிய விஷயம். மார்க்கிங் சிஸ்டத்தை அடிப்பாடு எடுத்துவிட்டு, எல்லோருக்கும் சம்மான உரிமை கொடுத்து எல்லோரும் நல்ல முறையில் இந்தத் தொழிலை நடத்தவேண்டும். புதிதாக இந்தத் தொழிலை நடத்த முன்வருபவர்களுக்கு வாய்ப்பு தரவேண்டுமென்று சர்க்கார் நோக்கம் கொண்டு, தகுந்த முறையாக ஸ்டேட் ட்ரான்ஸ்போர்ட் அதாரிடிக்கு இன்ஸ்ட்ரக்ஷன் கொடுத்து, பஸ் பர்மிட் வழங்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

லாரிகளைப்பற்றி எனது பக்கத்தில் இருக்கும் கனம் அங்கத்தினர் ஸ்ரீ சுப்பைய்ய முதலியார் அவர்கள் சொன்னார்கள், ஸ்டேட் லெவலில் இந்தப் பர்மிட் கொடுக்கவேண்டுமென்று. ஜாஸ்தியான வரி விகிதத்தை வசூல் செய்தாலுங்கூட ஒரு ஜில்லாவுக்கு முதலில் பர்மிட் கொடுத்து, அதை மறு ஜில்லாவுக்கு அதிகரித்துக் கொள்வதற்கு படும் பாடும், அதற்கு ஏற்படும் அனுவசியமான அக்கிரமமான செலவுகளும் எனக்குத் தெரியும். அனுவசியமாக காலதாமதம் ஏற்படுவதோடுகூட, ஜாஸ்தி செலவும் கெடுதலும் ஏற்படுகிறது. ஏதாவது ஒரு விகிதத்தை—ஜாஸ்தி விகிதத்தைப் போட்டாலுங்கூட—போட்டு ஒரு விதி ஏற்படுத்தி அந்த லாரி சொந்தக்காரர் புதிதாக வாங்கினாலும், வைத்துக்கொண்டாலும் சரி, அவர்களுக்கு ராஜ்யம் பூராவும் போக்குவரத்துக்குள்ளே "ஸ்டட்"களை நிர்ணயித்து பர்மிட் கொடுப்பது நியாயமாகும். விவசாயப்பொருள்களை தூரமான மார்க்கெட்டுகளுக்குக் கொண்டுபோய் நல்ல விலையில் எல்லோருக்கும் நியாயமான விலையிலே விநியோகிக்கக்கூடிய வாய்ப்பு தரக்கூடுமென்று கருதுகிறேன். ஆகையால், அதைப்பற்றி மந்திரி அவர்கள் ஆலோசிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

1st November 1957] [Sri R. Srinivasa Iyer]

இந்த லாரிகள் இரவிலேதான் போகின்றன. அதுவும் ஜாஸ்தியாக மதறூஸ்-திருச்சி வரையில் இரவிலேதான் போகின்றன. நான் ஒன்றிரண்டு சமயங்களில் திருச்சி மதறூஸ் ரோடில் பார்த்திருக்கிறேன். கண்ணைப் பரித்துக்கொண்டு போகும் லைட்களை போட்டுக்கொண்டு லாரிகளை ஓட்டிக் கொண்டு போகிறார்கள். பெயர் சொல்லுபவர்களோ, அல்லது நெம்பர் சொல்லுபவர்களோ இல்லை. ஆதலால் இவர்களைப்பற்றி யாருக்கும் ரிபோர்ட் செய்ய முடியவில்லை. இந்த நிலையிலே ஒரு லாரியின் முன் னாலே ஒரு கட்டைவண்டி போய்க்கொண்டிருந்திருக்கிறது. அந்த கட்டை வண்டியில் லாரி மோதி ஒருவருக்கு கால் ஓடிந்தது, ஒருவர் இறந்தார், மாடுகள் செத்தன, வண்டி தூள்தூளாயிற்று. ஒன்று லாரி டிரைவர் நிதானம் தவறி ஓட்டியிருக்கவேண்டும் அல்லது தூங்கிக்கொண்டே ஓட்டி யிருக்கவேண்டும். எதிரே வருகிற வண்டியில்லை. முன்னாலே போகிற வண்டி. 120 அடி அகலம் ரோடு இருக்கிறது. விழுப்புரத்திற்கு நான் காவது மைலில் இந்தப் பக்கத்தில் இம்மாதிரி ஒரு “ஆக்ஸிடெண்ட்” நடந்தது. விடியற்காலையில் 4½ மணிக்கு “ஆக்ஸிடெண்ட்” நடந்தது. காலே 9 மணி வரையில் கேட்பார் யாரும் இல்லை. செத்த பிணம் அப் படியே கிடந்தது. மாடுகள் செத்துக் கிடந்தன. வண்டி தூள்தூளாயிற்று. லாரி புது லாரிபோல் தோன்றியது. அப்பொழுதுதான் லைஸன்ஸ் எடுத்திருப்பதாக தோன்றியது. லாரிக்காரர்கள் மணிக்கு 15 மைல்களுக்கு மேல் ஓட்டக்கூடாது என்ற ஒரு விதியை ஏற்படுத்தவேண்டும். அதிலேயே ஒரு “பிக்ஸர்” விசை ஏற்படுத்தி மணி ஒன்றுக்கு 15 மைல்களுக்குமேல் ஓடு முடியாமல் செய்யவேண்டும். அம்மாதிரி செய்தால்தான் இந்த “ஆக்ஸிடெண்டுகள்” ஏற்படாமல் இருக்கும்.

“டுரிஸ்ட் டிராபிக்” ஜாஸ்தியாக ஏற்படவேண்டும், அதனால் நமக்கு ஜாஸ்தியாக வருவாய் கிடைக்கும், தொழிலாளர்கள் நன்மை அடைவார்கள் என்று நினைக்கும் ஒரு முறையிலே டி.வி.எஸ். லக்ஷ்மி லர்மிஸைப் போன்று நல்ல பஸ்களை ஏற்படுத்தி, தஞ்சாவூர்-மதறூஸ், திருச்சி-மதறூஸ் இம்மாதிரி ஜாஸ்தியான தூரத்தில் ரூட்டுகள் கொடுத்து பஸ்கள் ஓட்டுவதற்கு “பெர்மிஷன்” கொடுத்தால் ரயில்வேகளில் இருக்கும் கூட்டம் கொஞ்சம் குறையும். ஜனங்களுக்கும் கொஞ்சம் வசதியாகவும் சௌகரியமாகவும் இருக்கும் என்பதை தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இந்த மசோதா சம்பந்தப் படாத சில விஷயங்களைப்பற்றி நான் பேசியதற்கு இந்தச் சபை என்னை மன்னிக்கும்படி கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

MR. SPEAKER: We have been having discussion on the Bill for one hour and forty minutes now. With the consent of hon. Members, I shall ask the Hon. Minister to reply at 12-15 p.m. So, I would ask hon. Members who want to speak on the Bill to speak for five minutes each so that the reply may begin at 12-15.

* SRI A. MARIAPPAN : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, கனம் மந்திரி அவர்கள் கொண்டுவந்திருக்கிற மசோதாவை ஆதரித்து ஒரிண்டு வார்த்தைகள் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். பஸ் ரூட்டுகள் கொடுப்பதில் அநேகமாக எல்லா ஜில்லாக்களிலும் சிறு முதலாளிக்கு ஆதரவு கொடுக்கவேண்டுமென்று சொல்லப்படுகிறது. ஓரளவுக்கு இப் பொழுது அம்மாதிரி சிறு முதலாளிகளுக்கு ஆதரவு கொடுக்கப்படுகிறது. அப்படியிருந்தும் சில இடங்களில் பெரிய முதலாளிகளால், சிறிய முதலாளிகள் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். ஆர். டி. ஏ. ஒரு வருஷத்திற்குத் தான் பெர்மிட் கொடுக்கவேண்டுமென்று சம்பிரதாயம் ஏற்படுத்தியிருக்கிறார்கள். அந்த முறையில் ஒரு வருஷத்திற்கு ஒன்று வீதம் ஆர். டி. ஏ. பெர்மிட் கொடுத்தால் அதை ஆட்சேபித்து பெரிய முதலாளிகள் எஸ். டி. ஏ. டிக்கு அப்பிலுக்குப் போகிறார்கள். எஸ். டி. ஏ. டிவில் அது அடிபட்டுப்போய்விடுகிறது. ஆர். டி. ஏ. ஏற்படுத்திய சம்பிரதாயம் எஸ். டி. ஏ. டிவில் வரும்போது சட்டம் காரணமாகவோ அல்லது வேறு சில காரணங்களுாலோ அடிப்பட்டுப் போய்விடுகிறது. இந்த முறையை சர்க்கார்

[Sri A. Mariappan] [1st November 1957]

மாற்றி அமைக்கவேண்டும். சர்க்காரைப் பொறுத்தவரையிலும் 2, 3, ஸ்தாபனங்கள் இருக்கின்றன. இந்த ஸ்தாபனங்கள் ஒரே முறையை பின்பற்றினால்தான் சிறிய முதலாளிகள் தங்களை பெரிய முதலாளிகளிடமிருந்து காப்பாற்றிக்கொள்ள முடியும். ஆகையால் “ஆர்.டி.ஏ.” “எஸ்.டி.ஏ.டி” இரண்டிலும் ஒரே மாதிரி சம்பிரதாயங்களை ஏற்படுத்த வேண்டுமென்று கனம் மந்திரி அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

கனம் மந்திரி அவர்கள் டிரான்ஸ்போர்ட் பொறுப்பை ஏற்றுக் கொண்டபிறகு நமது மாகாணத்திலே டிரான்ஸ்போர்ட் நல்ல முறையிலே நடந்து வருகிறது. இருந்தபோதிலும் ஆங்காங்கு சில குறைகள் தீர்க்கப்பட வேண்டியிருக்கின்றன. ஐந்து பஸ்களுக்கு மேல் ஒரு முதலாளிக்கு கொடுப்பதில்லை என்ற சம்பிரதாயத்தை கண்டிப்பாக அமுல் நடத்த வேண்டும். அந்த விதி நடைமுறையில் இருந்தபோதிலும் நீண்ட தூரப் பிரயாணம் என்று சொல்லப்பட்டு 35, 40 பஸ்கள் ஒரே முதலாளிக்கு கொடுக்கப்படுகிறது. அது சரி அல்ல. சிறிய முதலாளிகளை விட பெரிய முதலாளிகளுக்கு நிறைய வசதிகள் இருக்கின்றன, அதனால் அவர்களுக்கு கொடுக்கவேண்டுமென்று நினைக்கிறார்கள். பெரிய முதலாளிகளை விட சிறிய முதலாளிகள் இந்தத் தொழிலை நடத்தியே வாழவேண்டிய நிர்ப்பந்தம் இருக்கிறது. ஆதலால் சிறிய முதலாளிகள் சர்க்கார் சட்ட திட்டங்களுக்கு உட்பட்டு பொது ஜனங்களுக்கு வேண்டிய வசதிக்கேற்ப நடந்து கொள்ளுவார்கள். குறிப்பாக ஆங்காங்கு சிறிய முதலாளிகளுக்கு புதிய ரூட்டுகள் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அவர்கள் நல்ல முறையிலே நல்ல பஸ்களை வைத்துக்கொண்டு தங்கள் கம்பெனிகளை நடத்திக்கொண்டு வருகிறார்கள். நீண்ட தூரத்திற்கு கொடுக்கப்படும் பஸ் ரூட்டுகளும் சிறிய முதலாளிகளுக்கும் கொடுக்கவேண்டுமென்றும், பெரிய முதலாளிகளுக்கே கொடுக்கக்கூடாது என்று அழுத்தம் திருத்தமாக சொல்லிக்கொள்ளுகிறேன்.

எங்கு பார்த்தாலும் இப்பொழுது இட நெருக்கடி இருக்கிறது. ரயில் வேயிலும் அதிகப்படியான வசதி செய்யக்கூடிய நிலைமை இல்லை. அங்கும் இட நெருக்கடி இருக்கிறது. இதனால் பல கிராமங்களிலே இருக்கக்கூடிய ஜனங்கள் தாங்கள் செல்லக்கூடிய இடங்களுக்கு போக முடியாமல் கஷ்டப்படுகிறார்கள். நடுவாந்திர கிராமங்களில் இருக்கக்கூடிய மக்கள் காலையில் ஒரு ஊருக்குப் போகவேண்டுமென்று வந்தால், மாலையில்தான் அவர்களுக்கு பஸ் கிடைக்கிறது. ஆகையினால் சர்க்கார் பஸ் ரூட்டுகளை இன்னும் அதிகமாக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

சிறிய கிராமங்களில் தார் ரோடு போடவேண்டும், ரோடுகள் நன்றாக இல்லை என்று பெரிய முதலாளிகள் காரணம் சொல்லுகிறார்கள். அதை சில அதிகாரிகளும் பின்பற்றுகிறார்கள். அவர்கள் சொல்லும் காரணங்களை மறுத்து புதிய ரோடுகளாயிருந்தாலும் அங்கே பஸ்கள் விடுவதற்கு சர்க்கார் ஏற்பாடு செய்யவேண்டும். அப்படியிருந்தால்தான் கிராம மக்களுக்கு போக்கு வரத்து வசதி ஏற்படும். குறிப்பாக நடுவாந்திர கிராமங்களிலுள்ள ஜனங்களுக்கு தேவையான போக்குவரத்து வசதி செய்து தரவேண்டும். சேலத்திலிருந்து 30 மைல் தூரத்திலுள்ள திருச்செங்கோடு ரூட்டில் வேலத்தம் முதலிய இடங்களுக்கு போக விரும்பும் ஜனங்கள் முழு கட்டணத்தையும் கொடுக்கவேண்டியிருக்கிறது; 10, 12 மைல் பிரயாணம் செய்யவேண்டுமென்றாலும் முழுக் கட்டணத்தையும் கொடுக்கவேண்டியிருக்கிறது. இதை சர்க்கார் உடனே தடுத்த நிறுத்த வேண்டும். அவர்கள் கொண்டுவரக்கூடிய சாமான்களை எற்றிக்கொள்ள மறுக்கிறார்கள். மூட்டைகளை எற்றிக்கொள்ளக்கூடாது என்ற உத்தரவை பயன்படுத்திக்கொண்டு சிறிய மூட்டைகளையும் எற்றிக்கொள்ள மறுக்கிறார்கள். அதிகப்படியான கட்டணம் வசூலிக்கிறார்கள். இதைத் தடை செய்யவேண்டும். குறிப்பாக கைத்தறி நெசவாளர்கள் கிராமங்களிலிருந்து தங்கள் துணிகளை எடுத்துக்கொண்டு நகரங்களுக்குப் போய் வியாபாரம் செய்தாக வேண்டியிருக்கிறது. அம்மாதிரி சிறிய துணி மூட்டைகளை அவர்கள் கொண்டுவந்தால் அவர்கள் அதை எற்றிக்கொள்ள சர்க்கார்

*** Sri S. LAZAR :** கணம் சபாநாயகர் அவர்களே, கணம் மைச்சர் கொண்டு வந்திருக்கக்கூடிய இந்த மசோதாவை ஆதரித்து சில வார்த்தைகள் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். இந்த வாதத்தை நாடாந்து கவனித்து வந்ததில் குறிப்பாக எழுப்பப்பட்ட ஆட்சேபனை ரிப்பிட்ட ஒரு அதிகாரியின் கையில் இந்த நிர்வாகத்தை ஒப்படைப்பது வது அல்ல. மக்கள் பிரதிநிதிகளும் அந்த போர்டில் இருக்கவேண்டு என்பது தான். இந்த விஷயத்தை கொஞ்சம் நன்றாக ஆலோசித்துப் பக்கவேண்டுமென்பதை இந்த சமயத்தில் குரப்படுத்த விரும் றேன். இது ஒரு “ அம்மினிஸ்ட்ரேஷன் வொர்க் ”. ஆகவே டு முறையிலே பார்க்கும்பொழுது, அனுபவம் வாய்ந்த அதிகாரி வரை இதற்கு நியமிப்பதுதான் சரியே தவிர, எதோ வாதத் தாகவேண்டுமானால் வேறுவிதம் பேசலாம். அதிலும் குறிப்பாக எந்த யத்தை எடுத்துக்கொண்டாலும்கூட மத்திய சர்க்காரை பின்பற்றியே ம் போய்க்கொண்டிருக்கிறோம் என்ற ஒரு குற்றச்சாட்டு இருக்கக்கூடிய த நேரத்திலே நல்ல காரியங்களாக இருந்தால் அதில் சில மாற்றங்கள் ண்டுவருவோம் என்ற எண்ணத்தோடு ஒரு சில திருத்தங்கள் இந்த யிலே வரக்கூடிய நேரத்திலே அவைகளை நாம் மனப்பூர்வமாக றுக்கொள்ளவேண்டுமென்று தவிர, அவைகளை எற்றுக்கொள்ளமாட்டோம் று சொல்லுவது அவ்வளவு சரியல்ல என்று நினைக்கிறேன். அப்படி த நன்றாக ஆராய்ந்து செய்து பார்க்கிறபோது இதிலே மக்களுடைய திநிதிகள் இருக்கவேண்டிய அவசியம் இல்லை என்பதை நன்றாக ளர முடியும். தொழில் சம்பந்தமான திட்டங்களைப் போடுவது, அபி தத்தி சம்பந்தமான திட்டங்களை வகுப்பது என்கிற இடங்களில் பொதுமக் டையை ஒத்துழைப்புவேண்டும். அவர்கள் பிரதிநிதிகள் அங்கே இடம் றவேண்டும். ஆனால் இது வெறும் அம்மினிஸ்ட்ரேஷன் ஆபீஸ். இங் பும் பொதுமக்களுடைய பிரதிநிதிகள் இருக்கவேண்டுமென்று சொல்லப் வாதம் பொருத்தமானது அல்ல. அடுத்தபடியாக இவர்கள் நீதி யாக இருக்கவேண்டுமென்று சொல்கிறது மிகவளவு சரியானது லை. ஏனென்று கேட்டால் நீதிபதியின் நிலை அல்ல உணர்தமான லை. அதை அடிக்கடி சின்னச் சின்ன காரியங்களில் எல்லாம் ண்டுவந்து புத்தகவேண்டுமென்று நினைப்பது பொருத்தம் அல்ல. ணல் தான் நான் ஒரு நாட்களாக சபையில் நடந்த விவாதத்தில் டியல் என்னொய்ரி போடவேண்டுமென்று சொன்னதை நாங்கள் ம்பவில்லை. இப்படி அரசாங்க அம்மினிஸ்ட்ரேஷன் சம்பந்தமான காரி ளுக்கு எல்லாம் நீதிபதியை உபயோகப்படுத்துவது என்பது நாளை ட நிர்வாகச் சீரழிவில் கொண்டுபோய்விடும். இதை உணரவேண்டும். வே தான் இப்போது டிரான்ஸ்போர்ட் நிர்வாகத்திலும் நிர்வாக காரியைக் கட்டுப் படுத்தினால் அதனால் நிர்வாகம் நல்ல முறையில் காது. அங்கே பொது மக்களுடைய பிரதிநிதிகள் இருக்கவேண்டும் பது சரியல்ல என்று சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். பொதுமக்களுடைய திநிதிகள் தான் அந்த நிர்வாகத்திற்குப் பல சட்டங்கள் செய்திருக் ற்கள். மோட்டார் வெகிகிள்ஸ் ஆக்ட், மோட்டார் ஸ்டால், ரெகுலேஷன் ட் இப்படி பல சட்டங்களையும் விதிக்கையும் நாம் போட்டிருக்கிறோம். தச் சட்டங்களின் பிரகாரம் நீதி நிர்வாகத்தை அறிந்த ஒரு அதி யின் மூலம், நன்றாக நிர்வாகத்தை நடத்தலாம். ஜில்லாக் கலைக் ளுக்கு சட்டத்திலும் பயிற்சி கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. நிர்வாகத்திலும் பவம் உண்டு. ஜில்லாக்களில் எங்கெங்கே பஸ் ஸ்டாண்ட்கள் வேண்டும் பது போன்ற விவரங்களும் அவர்களுக்குத் தெரிந்திருக்கும். அத்த ப வாய்ப்பு அவருக்கு இருக்கிறது. இதை யாரும் மறுக்க முடியாது. வே அவர் ஒருவரிடமே இந்த நிர்வாகத்தை கொடுப்பதில் தவறு லை. பொது மக்களின் பிரதிநிதிகள் அடங்கிய ஆலோசனை சபை வை இல்லை. இதனால் பொதுமக்களுடைய கஷ்டநஷ்டங்களை எடுத்துச்

[Sri S. Lazar] [1st November 1957]

சொல்ல வாய்ப்பு இல்லாமல் போகிறதே என்று சொல்ல முடியாது. இந்தச் சட்டத்தையும், சட்டத்தில் இருக்கும்படியான ரெகுலேஷன்களையும் நன்றாகத் தெரிந்து கொண்டவர்களுக்கு இது தெரியும். எந்த ஒரு ஸ்டாட்கு பர்மிட் கொடுப்பதாக இருந்தாலும் சரி, நிர்வாக உத்தரவு போடவேண்டியதாக இருந்தாலும் சரி, நோட்டிபிகேஷன் செய்துவிட்டு, பொதுமக்களுடைய பிரதிநிதிகளின் ஆட்சேபணையை வரவழைத்த பின்பு தான் அப்படிச் செய்கிறார்கள். ஆகவே பொதுமக்களுடைய அபிப்பிராயத்தைத் தெரிவிப்பதற்கு ஒரு வாய்ப்பு எப்போதும் இருக்கிறது. அதையாரும் மறுக்க முடியாது. அதோடு நிர்வாகத்திலும் அந்த வாய்ப்பு அளிக்கப்பட வேண்டுமென்பது சரியானது அல்ல. அந்தப்படியாக இன்னொரு முக்கியமான கருத்தைத் தெரிவிக்க ஆசைப்படுகிறேன். புதிதாக ஸ்டாட்கள் கொடுக்கவேண்டுமென்ற நியதி ஏற்படுகிற நேரத்தில் பொதுமக்களிடம் இருந்து ஏராளமான விண்ணப்பங்கள் வரலாம். அதிகமான பேர்களுக்கு லைசென்சு கொடுப்பதனால் சில பேர்களுடைய லாபம் குறைந்துவிடும் என்று சொல்லலாமே தவிர, பொதுமக்களுக்கு அதிகமான பேர்களுக்கு லைசென்சு வழங்கும்போது தான் அதிக செளகரியம் ஏற்படுகிறது என்பதை மறுக்க முடியாது. இதுபோன்றே எந்தத் துறையில் லைசென்சு வழங்குவதாக இருந்தாலும் அதிகமான பேர்களுக்கு தாராளமாக வழங்க ஏற்பாடு செய்தால் மக்களுக்கு வசதி பெருகும். அது தான் என் கோரிக்கை. இப்படிப்பட்ட காரணங்களை மனதில் கொண்டு தான் நான் இப்போது அமைச்சர் அவர்களால் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிற நகல் மசோதாவை முற்றிலும் ஆதரிக்கின்றேன்.

12-05
p.m.

SRI P. S. CHINNADURAI : மதிப்பிற்குரிய சபாநாயகர் அவர்களே, இது ஜனநாயக யுகம். ஜனநாயக ரீதியில் அரசாங்க அலுவல்கள் நடக்க வேண்டுமென்று மக்கள் சிந்திக்கிற காலம். அரசாங்க அலுவல்கள் ஜனநாயக ரீதியில் நடைபெறவேண்டுமானால் அரசாங்க நிர்வாக அமைப்புகள் ஜனநாயக ரீதியில் அமைந்திருக்க வேண்டும் என மக்கள் சிந்தித்துக் கொண்டிருக்கிற நேரம். இந்த நேரத்தில் ஜனநாயக ரீதிக்கு மாறுபட்டதாக, பஸ் போக்குவரத்து நிர்வாக அதிகாரத்தை ஒரு தனிப்பட்ட அதிகாரியிடம் ஒப்படைக்க சர்க்கார் ஒரு திருத்தம் கொண்டுவருகிறது என்றால் இது சரியானதுதான் என்பதைச் சிந்திக்கவேண்டும். இப்போது ஒரு குட்டி சர்வாதிகாரியை சிருஷ்டிக்க இவர்கள் விரும்புவது சரியல்லவே. இப்படி ஜனநாயக சம்பிரதாயத்திற்கு விரோதமான முறையில் அதை மறந்து ஒரு திருத்தமோ, சட்டமோ கொண்டுவரும்போது அதை அவர்களுக்கு நீண்டபூட்டுவது இந்தச் சபையின் கடமை என்று நினைக்கிறேன். அதனால் பேச எழுந்திருக்கிறேன். தனி நபரிடத்தில் எத்தகைய அதிகாரங்களை வழங்குவது என்றாலும் அதுவே முடிவில் எவ்வளவு பெரிய கெடுதலாக வளர்ந்துவிடக்கூடும் என்பதை நாம் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டியவர்களாக இருக்கிறோம். தனி ஒரு நபர் எவ்வளவு தான் சிறந்தவராக இருந்தாலும், சிற்சில சமயங்களில் சூழ்நிலையினால் தவறு இழைத்துவிடக்கூடும். ஆகவே தான் உயரிய அதிகாரங்களை ஒரு தனி நபரிடத்தில் கொடுக்காமல் மூன்று நான்கு பேர்களை அதற்குப் பொறுப்பாக வைப்பது உயர்ந்ததாக இருக்கிறது. இந்தத் திருத்தத்தின் பிரகாரம் போக்கு வரத்து அதிகார சபைகளை ஒரே ஒரு உத்தியோகஸ்தரின் பொறுப்பில்விட்டு நடத்துவதற்கு ஏற்பாடு செய்வது அவ்வளவு முறையானது அல்ல. ஜனநாயக சம்பிரதாயத்திற்கு ஏற்றது அல்ல என்று நான் இங்கே சொல்லவேண்டும்.

இந்த இடத்தில் பேசும்போது தனி நபரிடத்தில் இந்த அதிகாரம் ஒப்படைக்கப்படுவது நிர்வாகம் சம்பந்தப்பட்ட விஷயம் என்று சொல்லப்பட்டது. நிர்வாகம் சம்பந்தப்பட்ட விஷயம் என்று கூறி இது மாதிரி ஒவ்வொரு இலாகாவிலும் அதிகாரிகளையே நம்பி அவர்களிடத்தில் அதிகாரத்தை ஒப்படைத்துவிடுவது முடிவில் ஜனநாயக வளர்ச்சிக்கே குந்தகம் விளைவிக்கும் செயலாகும் என்று சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். ஆகையால் தான் இப்போது கொண்டு வந்திருக்கிற திருத்தத்திற்கு அவசியமில்லை. இந்தத் திருத்தத்தை கனம் அமைச்சர் அவர்கள் கைவிடவேண்டுமென்று

1st November 1957] [Sri P. S. Chinnadurai]

கோருகிறேன். அதோடு இங்கிருந்து சிலர் பேசும்போது சம்பந்தமில்லாத விஷயங்களைக் குறிப்பிடுவதாக அங்கிருந்து பேசிய சில அங்கத்தினர்கள் சொல்லி தாங்கள் பேசும்போது அப்படியே சட்ட திருத்தத்திற்கு சம்பந்தம் இல்லாத விஷயங்களையே குறிப்பிட்டார்கள். நான் அப்படிப் பேச விரும்ப வில்லை. ஆனால் ஒன்றைச் சுட்டிக்காட்டுவது என் கடமை என்று கருதுகிறேன்.

உலகத்தில் மிகச் சிறந்த நிர்வாகம் உடையது மதுரை டி.வி.எஸ். பஸ் நிர்வாகம் என மெம்பர் ஒருவர் குறிப்பிட்டார். அவர் சர்க்கார் கட்சியைச் சேர்ந்தவர். சர்க்கார் அந்த அபிப்பிராயத்தை ஏற்றுக்கொள்கிறார்களா என்று கேட்கிறேன். (கனம் ஸ்ரீ ஆர். வெங்கட்டராமன்—உங்கள் அபிப்பிராயத்தைச் சொல்லவேண்டும்.) உலகத்திலே மிகச் சிறந்த முறையில் டி.வி.எஸ். நிர்வாகம் நடைபெறுகிறது என்று ஏற்றுக்கொள்ள இயலாது. நான் நினைக்கிறபடி சர்க்கார் போக்குவரத்து நிர்வாகம் உயர்வில்லை என்றாலும் டி.வி.எஸ்.-ஐவிட உயர்வாகவே நடைபெறுகிறது என்று சொல்வேன். ஆகவே இன்றைக்கு இந்தத் திருத்தம் ஜனநாயக முறைக்கு உகந்தது அல்ல. இதைக் கைவிடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு முடித்துக்கொள்கிறேன்.

Sri K. RAMACHANDRAN : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே Ordinance replace பண்ணுகின்ற முறையிலே ஒரு தனி அதிகாரி ஒருவராக இருக்கலாம். அதிலே அப்படி இருந்து வரும்படி அந்த இரண்டாவது பிரிவும் சொல்லியிருக்கவேண்டும். ஆனால் அப்படி இருக்கும்போது இதை “effect” கொடுக்கும் போது ஒருவர் என்று முறை இருக்குமா அவரது தேவைப்பட்ட இடத்திலே அந்த committee இருக்குமா என்ற சந்தேகம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஆதலால் “in giving effect” என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் விளக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக Central Act 100 of 1956 என்ற அடிப்படையின் கீழ் இந்த திருத்தம் கொண்டுவரப்படுகிறது என்று சொல்லப்படுகிறது. நான் அந்த Act-ஐ படித்து பார்த்தேன். அதிலே ஒரு தனி அதிகாரியை நியமிப்பதற்கு எந்த விதமான அங்கராம் இல்லை. அதிலே சொல்லப்படுகிறது என்னவென்றால் “A Chairman who has had judicial experience and such officials and non-officials, not less than two as the State Government may think fit to appoint” இருக்க வேண்டுமென்று தான் சொல்லப்படுகிறதே தவிர ஒரு தனி அதிகாரியை நியமிப்பதைப்பற்றி அதில் ஒன்றும் குறிப்பிடவில்லை. ஏற்கெனவே ஜனநாயக அமைப்பிலே ஒரு Committee இருப்பதன் அவசியத்தை எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். நமக்கு இருக்கிற அனுபவம் சில Transport அதிகாரிகளுக்கு இல்லை. ஆகையால் பொது ஜன பிரதிநிதிகள் அம்மாதிரி அதிகாரிகளுக்கு advice கொடுத்தார். Transport Advisory Committee இருப்பது மிகவும் அவசியம். அதுவும் ஒரு தனிப்பட்ட அதிகாரியிடம் முழு அதிகாரத்தையும் கொடுத்து விடுவது நியாயம் இல்லை என்று சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். தவிர, ஒரு route-னுடைய economic condition-யை பற்றி அங்கு இருக்கக் கூடிய Local member-க்குத்தான் தெரியுமோ, அதிகாரிகளுக்கு தெரியாது. ஆதலால் ஒரு அதிகாரியை நியமிப்பது என்ற திருத்தம் தேவை இல்லை என்று சொல்லிக்கொண்டு கனம் ஸ்ரீ கரையாளர் கொண்டுவந்த திருத்தத்தை ஆதரிக்கிறேன்.

SRI R. KRISHNASWAMY NAIDU : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த காலம் தாழ்ந்த நேரத்தில் எனக்கு பேசுவதற்கு அனுமதி அளித்தமைக்கு என்னுடைய நன்றியை தாழ்மையுடன் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இப்போது போக்குவரத்து அமைச்சர் கொண்டு வந்திருந்த மசோதாவை ஆதரித்து இரண்டொரு வார்த்தைகளை சொல்ல விரும்புகிறேன். ஒரு தனிப்பட்ட அதிகாரிக்குப் பதிலாக உத்தியோகப் பற்றற்ற ஒருவரை போடலாமா என்பதை நாம் இப்போது ஆராய வேண்டிய தில்லை. ஆனால் சர்க்கார் தன்னுடைய பொறுப்பை அப்படியே தட்டி கழித்து விட்டது என்பதை நான் சொல்லாமல் இருக்க முடியாது.

12-15
P.m.

[Sri R. Krishnaswamy Naidu] [1st November 1957]

ஏற்கெனவே பரமிட் கொடுக்கும் விஷயங்களில் ஜில்லா நிர்வாகத்திற்கு தவறுகள் ஏற்பட்டால் அதை திருத்துவதற்கு சர்க்கார் அதிகாரத்தை வைத்து இருக்கிறார்கள். ஏதோ எந்த காரணத்தாலோ, அந்த அதிகாரம் வேண்டும் என்று நினைத்து அதை அதிகாரிகளிடமே கொடுத்துவிட இந்த மசோதாவில் வகை செய்யப்பட்டிருக்கிறது. இதிலே வரக்கூடிய நல்ல பெயரோ கெட்ட பெயரோ அதிகாரிகளிடமே போகட்டும். தனக்கு ஒன்றும் வரக்கூடாது என்று நினைத்து தன்னுடைய பொறுப்பை தட்டிக்கழிக்க பார்க்கிறார்கள் என்பதை நான் இந்த சமயத்தில் சொல்லாமல் இருக்க முடியாது. சமீபத்தில் நடந்த ஒரு சிறிய விஷயத்தை சொல்லிவிட்டு நான் என்னுடைய பேச்சை முடித்துக் கொள்கிறேன். ஒரு ஜில்லாவிலேயே permit-ஐ கொடுப்பதற்கு வேண்டிய வழி வகைகளை சர்க்கார் சில நிர்வாக உத்தரவுகளை பிறப்பித்து இருக்கிறார்கள். அந்த உத்தரவுகளை அனுசரிக்காமல் சர்க்காருக்கு ஒரு permit விஷயமாக ஒருவர் அப்பீல் செய்தார். சர்க்கார் வேறு விதமாக உத்தரவு போட்டார்கள். இந்த வழக்கு High Court-க்கு போயிற்று. High Court-ல் என்ன சொன்னார்கள் என்றால் இது Misconstruction of the Government Order அதோடு சர்க்கார் உத்தரவுகளை Fort St. George Gazette-லும் பிரசுரிக்கப்படவில்லை. சட்ட சபை அங்கத்தினர்கள் முன்னும் அறிவிக்கப்பட்டவில்லை. இது ஒரு முறை அல்ல. நியாயத்தை வழங்குவதற்கு எங்களுக்கு உரிமை இல்லை என்று தீர்ப்பு அளித்துவிட்டார்கள்.

அதோடு இந்த தவறான வழியில் பிறப்பித்த இந்த உத்தரவை மாற்றிக்கொள்ள வேண்டுமானால் சர்க்கார் executive action மூலம் செய்வதற்கு அதற்கு அதிகாரம் இருக்கிறது என்று சொல்லி இருக்கிறார்கள். அப்படி இருக்கும்போது சர்க்கார் அதன் பிரகாரம் உத்தரவுகளை மாற்று வதற்கு பதிலாக அந்த விஷயத்தை தட்டிக்கழித்து விட்டார்கள். சர்க்கார் இந்த விஷயத்தில் தீர்வியிட்டு இதற்கு ஒரு நியாயமான பிரகாரத்தை காண ஒரு விசாரணை செய்து இருக்கவேண்டும். சட்டம் இருந்தும் அதை சரிவர அமுல் நடத்த முடியாமல் இருப்பதால் பல வழக்குகள் இது சம்பந்தமாக High Court-சளுக்கு போகின்றன. இதனால் எவ்வளவோ பணம் விரயமாகிறது. லாபம் அதிகமாக கிடைக்கக்கூடியவர்கள் இம்மாதிரி வழக்குகளில் ஈடுபட்டிருக்கலாம். ஆனால் சாதாரணமாக மக்கள் எவ்வாறு ஈடுபட முடியும். ஆகையால் சர்க்கார் இந்த சிக்கலான பிரச்சினை தீர்ப்பதற்கு தக்க கவனம் செலுத்தி, அவர்கள் பிறப்பிக்கின்ற உத்தரவை சட்ட பிரகாரமும், நியாயமான அமுலுக்கு கொண்டு வரவேண்டும் என்று அதிகாரிகளுக்கு உத்தரவிட வேண்டும். அப்போதுதான் நாம் இயற்றும் சட்டம் நல்ல வகையில் பயன்படும். இந்த வார்த்தைகளோடு நான் இந்த மசோதாவை ஆதரிக்கிறேன். எனக்கு பேச வாய்ப்பு கொடுத்த கனம் சபாநாயகருக்கு என்னுடைய நன்றியை மறுபடியும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

12-20
p.m.

* THE HON. SRI V. RAMAIAH: Sir, before I go into the details of the discussion that has taken place, I must thank you for giving me an opportunity to listen not only to points relevant to this Bill but those relating to the whole transport system in our State. I am really grateful to you and I also felt that you were perhaps so indulgent because, having been Minister for Transport yourself sometime ago, you wanted to know the progress the transport system has made after you left. Sir, all the points raised by hon. Members, will be considered duly. I mean even those which are not immediately connected with the Bill. I am not going to brush them aside saying that these have nothing to do with the Bill.

Coming to the Bill proper, the serious charge of the hon. Mover of the amendment for referring the Bill to a Select Committee is that we are rushing with the Bill because we are

1st November 1957] [Sri V. Ramaiah]

enamoured of single-member Regional and State Transport Authorities. He imputed a motive that the Government do not want a larger body because they feel that they could easily approach the Transport Authority, if it is a single-member body. Well, if the hon. Member has gone through the reports of debates in this House during the course of the last few years, he would have definitely come to the conclusion that the step which we are taking to-day is not a hasty one or one for the sake of obtaining patronage from an authority like the Regional Transport Authority or the State Transport Authority.

I have tried to explain the various stages and experiences we went through before coming to a decision to have a single-member authority. There was a time some years back when the Regional Transport Authority was completely monopolised, or completely consisted of members who were non-officials. There was a stage later when the membership of the Regional Transport Authority was both official and non-official. Later again on account of criticisms and public opinion, we said, we will have a purely official body with more than one member. That again did not meet with the needs. That again was open to criticism. Therefore finally, just at the beginning of last year we decided that we will have a single-man authority and that authority has been functioning in this State for the last 20 months. After my coming in here in the course of the last six months, except on a few occasions or except for a few small incidents and few personal grievances, I was made to understand that this body, this single-man authority has been working effectively and efficiently and whatever decisions they took was cogent and they were going about their work smoothly. I have not found this view merely looking into official papers only. After coming in here I have travelled in every district. I have met large bodies of people interested in transport as such. I have assessed their feelings and reactions to this single-man body. It is all this that made me feel that I should continue the organization or the authority which has been effective, which has not created any public resentment as such, or any adverse criticism. Merely because an opportunity has been given to the Government that they can enlarge the body, they can increase the number of members, they can bring in non-officials, if I took that opportunity and acted upon it, then the Hon. Speaker himself will know. I will have to face bitter criticism, greater criticism than what I had to face for continuing it as a single-member body.

Sir, hon. Members spoke in the name of democracy. Well to speak in the name of democracy and on democratic principles is not only their monopoly. I also believe in democracy and democratic principles. (Interruption.) I definitely practice and follow it. I believe my hon. Friend opposite would have listened to the hon. Member Sri Lazar who spoke before him. He tried to explain the difference between the administrative unit and an

[Sri V. Ramaiah] [1st November 1957]

advisory body and where the Regional Transport Authority comes, where the advisory body comes in, whether public opinion is to be considered in a body like the Regional Transport Authority or whether we should strictly adhere to certain principles and whether we should leave the complete decisions to the authority without any pressure from public opinion. After his explanation, I thought the hon. Member who followed him, would have listened to him. If he had listened to him he would not have spoken as he did. Probably he had come with preconceived mind, to talk in terms of democratic principles and make hon. Members feel that the Government were doing something against democratic principles. I may assure my hon. Friend that we have considered where democracy should be brought in, where non-officials should be brought in and what we have done is for the effective functioning of democracy.

Again, Sir, I feel there is doubt in the minds of hon. Members that they have no say in the matter of improving transport facilities in the districts. That only shows they have not deeply gone into the set-up of the organisation both at the State and the District levels. At the State level we have got a body as the State Transport Advisory Committee. Similarly in the districts also for every district we have a District Transport Advisory Committee. I admit, as these bodies are constituted to-day, they consist of very limited number of Members. I have not got facts and figures with me, but my feeling is that they do not also meet regularly. (Interruption.) They are existing. But as I said, my feeling is that they should be broadbased. More public element should be brought into them and they should be made to meet more often. Recently we had a meeting of the State Transport Advisory Committee and I am thinking in my mind . . .

SRI V. K. RAMASWAMY MUDALIAR: Will the Hon. Minister tell us whether such bodies exist in the districts and if they are functioning whether they will be mere advisory bodies and so on? I would request the Hon. Minister to clarify these points.

THE HON. SRI V. RAMAIAH: Every district has an Advisory Body. It consists of the District Collector, the District Superintendent of Police, the Regional Transport Officer and the President of the District Board. (Interruption.) I am saying what is really in existence. One of the Chairman of the principal Municipality in the district is also a member of the Advisory Board. (Interruption.) I did say that the number of meetings and the way the problems that come before them are solved, could be improved and must be improved. That is engaging my attention. We will without further delay try to have a more broadbased Advisory Committee which meets more often than now. If that were done, I think the purpose of the amendments moved by the hon. Member Sri K. Sattanatha Karayalar would be served.

1st November 1957] [Sri V. Ramaiah]

Sir, the other point was about the judicial officer and judicial experience. The hon. Members tried to create an impression that the Central Act wanted a judicial officer to take up the work. But the Central Act is clear. 'An officer who has judicial experience' is what the Central Act requires. As far as our legal pandits are concerned—we had consulted our legal experts and we have to take their advice—they are of the opinion that the District Collectors can come under that category so far as this particular Act is concerned. So there can be no difficulty in regard to that.

Furthermore, a number of suggestions were put forward that in these days when we have a lot of developmental activities in the various districts, when more and more roads are laid to connect the different villages, we must see that the transport should be improved. For this purpose, I am sure, the District Collector as the authority will be very useful who is given the benefit of the advice of a very effective Advisory Body. If that is done, I am sure, many of these longstanding grievances and difficulties will be over.

These are the two important points raised here with reference to this Bill. Sir, many other suggestions and many other complaints which came out during the general discussion, I think, need not be dealt with in detail now. However, I shall once again assure the hon. Members that all these complaints and suggestions would be taken into consideration and acted upon at the appropriate time.

Sir, with these few words, I commend this Bill for the acceptance of the House. Thank you, Sir.

MR. SPEAKER: Are the hon. Members, Mr. Kothandaraman and Mr. Karayalar withdrawing their amendments?

SRI K. SATTANATHA KARAYALAR: I am pressing my amendment, Sir.

MR. SPEAKER: The question is—

“That the Motor Vehicles (Madras Amendment) Bill, 1957, be referred to a Select Committee.”

The amendment was put and lost.

MR. SPEAKER: The question is—

“That the Motor Vehicles (Madras Amendment) Bill, 1957 (L.C. Bill No. 3 of 1957) as passed by the Legislative Council be taken into consideration.”

The motion was put and carried, and the Bill was taken into consideration.

MR. SPEAKER: We shall now proceed with clause by clause consideration of the Bill. We shall take up clause 2. There are three amendments. With regard to amendment No. 2, Mr. Karayalar, I am wondering whether it is in order and whether

[Mr. Speaker] [1st November 1957]

it is not violation or negation of the clause itself. I am hesitating whether I should accept it or rule it out. Will the hon. Member explain why I should not rule it out of order? I am asking his opinion and then I shall give my ruling.

SRI K. SATTANATHA KARAYALAR : Sir, you can give your ruling.

MR. SPEAKER : I rule the first amendment to the clause seeking to 'delete the second proviso to the clause' out of order, as in my opinion it is a direct negation of the original clause itself.

Amendments Nos. 4 and 5 may be moved by Sri Karayalar and Sri V. K. Ramaswamy Mudaliyar respectively. All amendments have to be seconded.

Clause 2.

SRI K. SATTANATHA KARAYALAR : Sir, I move—

'Delete the word 'only' at the end of second proviso and add the following:—

"Who is to be advised by an advisory committee consisting of bus operators, representatives of workers engaged in the Transport Service and Members of the Legislative Assembly and Members of Parliament."

SRI K. RAMACHANDRAN : I second the amendment, Sir.

SRI V. K. RAMASWAMY MUDALIYAR : Sir, I move—

'Delete the word 'only' at the end of second proviso and add the following:—

"who should be assisted by a sub-judge."

SRI M. JAGANNATHAN : I second the amendment, Sir.

MR. SPEAKER : Clause (No. 2) and the amendments are before the House for discussion. Mr. Karayalar can speak.

12-30
p.m. * SRI K. SATTANATHA KARAYALAR : சபாநாயகர் அவர்களே, நான் இந்த திருத்தத்தை கொடுத்திருப்பதின் நோக்கம் மெல்லாம் இப்படி தனிப்பட்ட அதிகாரியின் கையில் இருக்கும் அதிகாரத்தை வைத்து நடத்தும்பொழுது ஒரு அட்வைஸரி குழுவின்மீதத்தில் ஆலோசனை கேட்டுக்கொண்டு நடத்துவது நல்லது. அதற்காக ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்பதுதான் என்னுடைய கோரிக்கை. மந்திரி அவர்கள் பேசும் போது கூட இப்போது இருந்துவரக்கூடிய ஆலோசனை குழு சரியாக செயல்பட்டு வருவதாக குறிப்பிடவில்லை. இதிலிருந்து அந்த ஆலோசனை குழு சரியாக வேலை செய்து வரவில்லை என்று தெரிகிறது. நாங்கள் இப்போது சொல்லுவது என்னவென்றால் அந்த பகுதியில் இருக்கும் அசெம்பிளி அங்கத்தினர்களையும் பாராளுமன்ற அங்கத்தினர்களையும் சேர்த்து ஒரு குழு அமைக்க வேண்டும் என்பதுதான். அப்படி ஒரு ஆலோசனை குழு இருக்குமானால் போக்குவரத்தை பொறுத்த வரையில் அங்கு நடைபெறக்கூடிய போக்குவரத்தில் ஏற்படக்கூடிய குறைகளில் எல்லாம் அவர்களுக்கும் உத்தரவாதம் இருக்கும். இதில் ஏதாவது தவறுகள் செய்தாலும் அந்த

1st November 1957]

[Sri K. Sattanatha Karalayar]

தவறுக்கு இவர்களும் பொறுப்பாளி ஆவார்கள். ஆகவே இந்த முறையில் ஒரு ஆலோசனை குழு இருக்க வேண்டுமென்றுதான் நான் சொல்லுகிறேன். இந்த குழுவிலே அந்த அதிகாரியுடைய அதிகாரங்களை கட்டுபடுத்தப்படவில்லை. ஃப்ட் வரம்புக்குப்பட்டு எந்த காரியத்தை வேண்டுமானாலும் இந்த குழுவின்மீட்டில் ஆலோசித்து என்ன வேண்டுமானாலும் செய்யலாம். இந்த குழுவின்மீட்டைய முடிவு என்ன என்பதை ஒவ்வொரு காரியத்திலும் அந்தந்த “டிரான்ஸ்போர்ட் அத்தாரிட்டி” தெரிந்து கொண்டு அதன்பின் அதன் மேல் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். இவ்விதம் ஒரு ஆலோசனைக் குழு இருந்தால்தான் மக்களுடைய குறைகள் என்ன வென்று கவனித்து முடிவு எடுக்க முடியும். ஆகவே இம்மாதிரியான ஒரு ஆலோசனை குழு அவசியம் என்பதைதான் என் திருத்தத்தில் கொண்டு வந்திருக்கிறேன்.

SRI S. LAZAR : Sir, I want just an explanation from the hon. Member. He has stated that an Advisory Committee is necessary. I would like to know from him on what matters he seeks the Advisory Committee to advise. Under the Act and rules, there is no subject to be advised upon. Will the hon. Member please explain?

SRI K. SATTANATHA KARAYALAR : இந்த கமிட்டிக்கு அல்லது குழுவுக்கு எந்த அதிகாரங்கள் எல்லாம் இருக்க வேண்டும் என்பதை ரூல்கள் பிரேம் செய்யும்போது சர்க்காரிலிருந்து கொடுக்கலாம். “ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் அத்தாரிட்டி” ஏதாவது ஒரு காரியத்தை பரிசீலனை செய்யும் போது இந்த குழுவின்மீட்டைய ஆலோசனைகளை கேட்ட பிறகுதான் ஒரு முடிவுக்கு வரவேண்டும் என்கிற முறையில் அமைய வேண்டும்.

* SRI V. K. RAMASWAMY MUDALIYAR : Sir, in moving my amendment I have to make a few observations. I am aware of Government's difficulties in appointing non-officials. As a matter of fact I was a Member of the Regional Transport Authority for four years and I have experience of it. However, under the democratic set-up so many hon. Members have been suggesting that this Board should consist of non-officials also. So far as I am concerned, I have practically received many reports and many of them are authentic, that in certain districts the Collectors acting in their own totalitarian ways was not above this abuse. That is why I say that he should be assisted by a Subordinate Judge. The Collectors in Headquarters and during their visits discuss the matter with the Subordinate Judge and decide cases. With these few words, I move my amendment, Sir.

SRI M. P. SUBRAMANIAM : தலைவர் அவர்களே, நண்பர் ஃப்ட்நாத கரையாளர் அவர்களுடைய திருத்தம் ஒரு ஆலோசனை குழு ஏற்படுத்த வேண்டும் என்பதுதான். இந்த ஆலோசனைக் குழுவுக்கு விசேஷமாக எந்த அதிகாரத்தையும் கொடுக்கப்போவதில்லை. அமைச்சர் அவர்களே கூறினார்கள். இப்போது டிரைக்கக் கூடிய ஃபிட்ட சரியாக ட்ரயங்க் வில்லை என்று. இவ்விதம் ஒரு குழு அமைக்கப்பட்டால் பொதுமக்களுடைய குறைகள் என்ன என்பதை அரசாங்க அதிகாரிகள் உணர்ந்துகொள்ள முடியும். ஆகவே இந்த ஆலோசனை குழுவை ஏற்படுத்துவதற்கு கனம் அமைச்சர் அவர்கள் ஒப்புக்கொள்ள முடியும் என்று நம்புகிறேன். இவ்வாறு ஒரு குழு இருப்பதினால் எந்தவிதமான தடங்கல்களும் ஏற்பட போவதில்லை. இதில் (நான்-அபிஷியலை) non-official-லை வைத்துக்கொள்வதிலும் தவறு ஒன்றுமில்லை. ஆகவே இதற்கு ஒத்து கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[1st November 1957]

SRI M. KALYANASUNDARAM : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மசோதாவிற்கோ இந்தத் திருத்தத்திற்கோ ஆட்சேபனை இருந்திருக்க முடியாது. ஆனால் இது ஆட்சேபிக்கப்பட வேண்டிய நிர்ப்பந்தம் ஏன் ஏற்படுகிறது என்றால், இந்தத் திருத்தத்தைக் கொண்டு வருவதன் நோக்கம், ஏற்கெனவே எடுத்திருக்கும் ஒரு முடிவிற்காகச் சட்டத்தைத் திருத்த வேண்டும் என்பது ஆகும். “பொதுவாக, மத்திய பார்லிமெண்டில் சட்டம் திருத்தப்பட்டிருக்கும் அடிப்படையில் அதிகாரத்தை எடுத்துக்கொண்டு, அதற்கு மாறுபட்டு சில இடங்களில் ஒரே ஒரு அதிகாரியைக் கொண்ட R.T.A. இருக்க வேண்டிய அவசியமிருப்பதால் விதி விலக்குக் கொடுக்க வேண்டும். சர்க்காருக்கு இதற்குத் தேவையான அதிகாரத்தைக் கொடுக்கவேண்டும்” என்பதற்காக இந்தத் திருத்தம் வந்திருந்தால் இதை நான் ஆட்சேபித்திருக்க மாட்டேன். நம் ராஜ்ய சர்க்கார் சம்பந்தப்பட்டமட்டில், “மத்திய பார்லிமெண்டில் என்ன மாறுதல் செய்தாலும், நம் ராஜ்யத்தில் என்ன சூழ்நிலை இருந்தாலும், அவைகளை யெல்லாம் பொருட்படுத்தாமல் கலெக்டரைக் கொண்ட ஒரு R.T.A. இருக்க வேண்டும்” என்ற முடிவிற்கு சர்க்கார் ஏற்கெனவே வந்தாகிவிட்டது. கடந்த சட்டசபை நடவடிக்கைகளைப் படித்தால், எதிர்க்கட்சியிலிருந்தவர்கள் இந்தக் கொள்கைக்குக் கொடுத்திருக்கும் ஆட்சேபனைகள் தெரியும். ஆனால் ஆட்சேபத்தை சர்க்கார் பொருட்படுத்தாமல் கலெக்டரைக் கொண்டு ஆர்.டி.ஏ.-யை ஏற்படுத்தி வருகிறார்கள். ஆர்.டி.ஏ.-ல் உத்தியோகப் பற்றற்றவர்கள் இருந்தால் ஊழல்கள் இருக்கும் என்ற சர்க்காரின் கருத்தை நான் ஏற்றுக்கொள்ள முடியாது. தமிழ்நாட்டின் பண்பைப்பற்றி நேற்று கனம் நிதி அமைச்சர் அவர்கள் பேசினார்கள்; ஆர்.டி.ஏ.-யை சர்க்கார் அமைக்கும் முறையையும் பார்க்கும்போது, “உத்தியோகஸ்தர்களுடனான ஒழுங்கானவர்கள், மற்றவர்கள் ஒழுங்கானவர்கள் இல்லை” என்று அர்த்தமா? கடந்த காலத்தில் எம்.எல்.ஏ.-க்கள் இருந்த போது ஊழல்கள் ஏற்பட்டன என்பது உண்மை. ஆனால் கலெக்டர்களை மட்டும்கொண்ட ஆர்.டி.ஏ.-யைப் போட்டால் இந்தக் குறையை நீக்க முடியும் என்பதை நான் ஒத்துக்கொள்ளவில்லை. சில ஜில்லாக்களில் மாத்திரம் கலெக்டரை மட்டுமே கொண்ட ஆர்.டி.ஏ.-யை அமைக்க வேண்டி யிருப்பதால், அதற்கு மட்டும் அதிகாரமளிப்பதற்கு விதி விலக்கு வேண்டும் என்றால், அதை நான் ஒத்துக்கொள்கிறேன்; அதற்கு ஆட்சேபிக்க மாட்டேன். நமது சர்க்காரில் மட்டும்தான் இந்த நிலை இருக்கிறது. மற்றெல்லா ராஜ்யங்களிலும் மத்திய சர்க்காரின் தீர்மானத்தை அமல் நடத்தி யிருக்கிறார்கள். ஏற்கெனவே நமது ராஜ்ய சர்க்கார் கலெக்டர்களை ஆர்.டி.ஏ.-யாக வைத்திருந்தார்கள். அதை நியாயப்படுத்துவதற்காக ஒரு அவசரச் சட்டத்தைப் போட்டு அந்த அவசரச் சட்டத்தை ஒழுங்குபடுத்துவதற்காக இந்த மசோதாவைக் கொண்டுவந்திருக்கிறார்கள். இந்தக் கொள்கை—முறை—தவறு. எங்களுடைய ஆட்சேபத்தை சர்க்கார் கேட்க மாட்டார்கள். தங்கள் கட்சியின் மெஜாரிட்டி பலத்தைக் கொண்டு திருத்தத்தை நிறைவேற்றப் போகிறார்கள். நான் கத்துவது பாலவனத்தில் கத்துவது போல்தான் ஆகிவிடும். ஆனாலும் ஒன்று சொல்கிறேன். கலெக்டரே ஆர்.டி.ஏ.-யாக இருக்க வேண்டும் என்ற கொள்கையை சர்க்கார் உரும்கு பிடியாக, பிடிவாதமாக, பிடித்துக்கொள்ள வேண்டாம். எங்கெல்லாம் அவசியமோ அங்கெல்லாம் கலெக்டரை வைத்துக்கொள்ளப்படும். ஆனால் மத்திய பார்லிமெண்டு சட்டப்படி ஆர்.டி.ஏ.-யை அமைப்பது எங்கெல்லாம் சாத்தியமோ, அங்கெல்லாம் அவ்வாறு அமைக்கப்படும். ஆர்.டி.ஏ.-ல் மேலும்மே மேலும் உத்தியோகப் பற்றற்றவர்களுக்குப் பங்கு கொடுக்கும் நிலைமையை ஏற்படுத்த வேண்டும். காரணம், ஜாடிஷியல் அனுபவம் உள்ளவர்கள் ஆர்.டி.ஏ.-யில் இருக்க வேண்டும் என்பதை சர்க்காரே ஒத்துக்கொள்கிறார்கள். ‘கலெக்டர் ஜாடிஷியல் அதிகாரியாகக் கருதப்படவில்லை, அவர் எக்ஸ்பியூட்டிவ் அதிகாரி,’ என்பது ஜாடிஷியலையும் எக்ஸ்பியூட்டிவையும் பிரித்திருப்பதிலிருந்தே தெரிகிறது. மேலும், அவ்வாறு பிரித்ததிலிருந்து, ஜாடிஷியல் பொறுப்பும் எக்ஸ்பியூட்டிவ் பொறுப்பும் ஒரே ஆட்களிடம் இருக்கக்கூடாது என்ற நோக்கமும் தெரிகிறது. அப்படி யிருக்கும்போது, ஆர்.டி.ஏ.-ல் ஜாடிஷியல் அனுபவம் உள்ளவர்களைப் போடாமல் ‘எக்ஸ்பியூட்டிவ் ஹெட்’ ஆன கலெக்டரிடம் அதை

1st November 1957]

[Sri M. Kalyanasundaram]

ஒப்படைப்பதானது, சர்க்காரின் கொள்கைக்கே முரண்பட்டதாக இருக்கிறது என்பதை நான் சொல்லாமல் இருக்க முடியாது. ஜனநாயகக் கோட்பாடுகளில் தமக்கு நம்பிக்கை இருப்பதாக கனம் அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். அப்படியானால், எங்கெல்லாம் சாத்தியமோ அங்கெல்லாம் ஆர்.டி.ஏ.-யைக் கலெக்டரிடம் ஒப்படைக்காமல் மத்திய சர்க்கார் விதிகளின் படி அமைக்க வேண்டும். குறைந்தபட்சம், ஒரே அதிகாரியைக் கொண்ட ஆர்.டி.ஏ.-யை அமைக்க வேண்டும் என்று சொன்னாலும்கூட, வேறு யாரையாவது கொண்ட, நீதிபதியைக் கொண்ட, ஆர்.டி.ஏ.-யை அமைக்க வேண்டும் என்று சொல்லிக்கொண்டு இந்தத் திருத்தத்தை நான் ஆட்சேபிக்கிறேன்.

Sri K. ANBAZHAGAN : கனம் அவைத் தலைவர் அவர்களே, சர்க்காரால் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கும் மசோதாவிற்கு இப்பக்கத்திலுள்ள சில கனம் நண்பர்கள் சிலர் சில திருத்தங்களைத் தந்திருக்கிறார்கள். அந்தத் திருத்தங்களைக் குறித்துப் பேசும்போது பஸ் கனம் உறுப்பினர்கள் பலர் முக்கியமான சில பிரச்சனைகளை எடுத்துக்காட்டியும், அவைகளை ஆளும் கட்சியைச் சேர்ந்தவர்கள் உணர்வில்லை என்பதை நான் குறிப்பிட விழைகிறேன். ஜனநாயக முறை வேண்டும் என்பது பொதுமக்கள் எல்லோரும் ஒவ்வொரு துறையிலும் தொடர்புடையவர்களாக ஆக்கப்பட வேண்டும் என்ற காரணத்தால் அல்ல; ஆனால் பொதுமக்களின் தொடர்புடைய சில முக்கியமான பிரச்சனைகள் இருக்கின்றன; அப்படிப்பட்ட பிரச்சனைகள் எழும் நேரத்தில் மக்களுக்குத் திருப்தி யளிக்கும் விதத்தில் அவை தீர்த்து வைக்கப்பட வேண்டும் என்பதால்தான்; சில வட்டாரங்களில் சில தனிப்பட்ட வழிகளில் சிலரிடம் பஸ் போக்குவரத்து உரிமை அளிக்கப்படும் நேரத்தில் அவைகளை அளிப்பதற்கு முன்பு பொதுமக்களின் தலைவர் களுடைய—பொதுமக்களுடைய—ஆலோசனைகளைப் பெறுவதற்கு வழி செய்ய வேண்டும் என்பதை இப்பக்கத்திலுள்ளவர்கள் வலியுறுத்தியிருக்கிறார்கள். உண்மையாகவே, நிர்வாகத் துறையிலுள்ளவர்கள் எவ்வளவுதான் நேர்மையாக நடப்பதற்குரிய நல்ல பண்புள்ளவர்களாக இருந்தாலும், அவர்களுக்கு வேறு பல சிக்கல்கள் ஏற்படுவதால் அவர்கள் சில தனிப் பட்டவர்களுக்குக் கட்டுப்பட்டு விடுகிறார்கள். அப்படிக் கட்டுப்பட்டுப்போனவர்கள் பாரபட்சமாக நடந்து கொண்டவிட்டால் பொதுமக்கள் உண்மையை அறிந்து கொள்ளமுடியாத நிலைமை ஏற்பட்டு, அவர்கள் செய்ததுதான் முடிவு என்ற தவறான கருத்தும் ஏற்படுகிறது. அப்படிப்பட்ட சந்தர்ப்பங்களில் பொதுமக்கள் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். எனக்குத் தெரிந்த வரையில், சில வட்டாரங்களில் பஸ் போக்குவரத்து வழிகள் பலவும் தனிப்பட்ட முதலாளிகளிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டிருக்கும் சூழ்நிலையில் பொதுமக்களுக்கு பலப்பல இன்னல்கள் ஏற்படுகின்றன. யார் பஸ் போக்குவரத்தை நன்றாக நடத்தகிறார்கள் என்பதைப்பற்றியும் யார் நன்றாக நடத்தவில்லை என்பதைப் பற்றியும் பொதுமக்களின் பிரதிநிதிகள் ஆலோசனை சொன்னால்தான் இந்தக் குறைகளை நீக்க முடியும். ஆனால் பொதுமக்கள் பிரதிநிதிகளும் நிர்வாக அதிகாரிகளுடன் கலந்து தீர்மானிப்பதில் சண்டையும் மாறுபடும் சூழ்நிலை ஏற்படும் நிலைமை இருக்குமானால், அப்போது நல்ல முடிவிற்கு வர முடியாத நிலைமை ஏற்படுமானால், பஸ் போக்குவரத்து வழிகளுக்கு அனுமதி யளிக்கும்போது, பொதுமக்கள் பிரதிநிதிகள் கருத்தைக் கேட்டு, ஒவ்வொரு கருத்தும் ஒவ்வொரு மாதிரியாக இருந்தால், இன்னொருக்குத் தான் அளிக்க வேண்டுமென்ற கருத்தைத் தக்க காரணங்களுடன் விளக்கி, அதற்குப் பிறகு அனுமதியளித்தால் பொதுமக்களுக்குத் திருப்தியாக இருக்கும். மேலும், இன்னொருத்தான் அட்வைஸராகப் போட வேண்டும் என்பதை நான் ஏற்றுக்கொள்ள முடியாது. அப்படிச் செய்தால், தக்க எங்குப் பிடித்தவர்களைப் போடுவது, அரசாங்க கட்சியைச் சார்ந்தவர்களைப் போடுவது என்ற நிலைமை ஏற்படும். பஞ்சாயத்து யூனியன் தலைவர்களின் யோசனைகளைப் பெற வேண்டும். பஸ் போக்குவரத்து எந்த எந்த வழிகளில் இருக்கிறதோ அந்த வழிகளுடன் சம்பந்தப்பட்ட பஞ்சாயத்து சபைத் தலைவர்கள் எல்லோருக்கும் பிரதிநிதித்துவம் அளித்து அவர்களுடைய யோசனைகளைக் கேட்டு, அதற்குப் பிறகு பஸ் போக்குவரத்து பெர்மிட் கொடுக்கப்படுமானால், ஆளும் கட்சி லாபமடைகிறது என்ற புகாருக்கு

[Sri K. Anbazhagan] [1st November 1957]

இடமிருக்காது. சென்ற தேர்தலின்போது ஆளும் கட்சியினர் பஸ் முதலாளிகளின் சலுகைகளைப் பெற்றனர் என்ற புகார் தவறானது என்று மட்டும் சர்க்கார் எடுத்துக்காட்ட விரும்புவார்களானால்—புகார் தவறானது என்று சர்க்கார் எடுத்துக் காட்ட வேண்டும் என்று நான் விரும்பவில்லை—இந்த ஏற்பாட்டைச் செய்யலாம். எந்த எந்த வட்டாரங்களில் பஸ் போக்குவரத்து வழி இருக்கிறதோ அந்த வட்டாரங்களிலுள்ள பஞ்சாயத்து சபைகள் போன்ற பொதுமக்கள் சபைகளின் தலைவர்களுக்கு இந்த அமைப்பில் இடம் தந்து அவர்களுடைய ஆலோசனை கேட்கப்படுவதற்கு வகை செய்ய வேண்டும்.

இன்னொரு யோசனை சொல்ல விரும்புகிறேன். ஒரு பஸ் முதலாளிக்குச் சொந்தமாக உள்ள பஸ்களின் எண்ணிக்கையையும், ஒரு பஸ் முதலாளிக்குக் கொடுக்கப்படும் 'ரூட் பெர்மிட்'-களின் எண்ணிக்கையையும் கட்டுப்படுத்தினால் பல கஷ்டங்கள் நீங்கும். ஒரு பஸ் முதலாளி 15-க்கு மேற்பட்ட பஸ்களுக்கு சொந்தக்காரராக இருக்கக்கூடாது என்று நிர்ணயித்து அந்த அளவிற்கு மேல் வைத்துக்கொண்டிருக்கும் பஸ்களை தேசிய உடைமையாக்கிவிடலாம். இப்போது பஸ் 50—60-க்கு மேற்பட்ட பஸ்களுக்குச் சொந்தக்காரர்களாக இருக்கிறார்கள். அதே மாதிரி ஒரு பஸ் முதலாளிக்கு 2—3 பஸ் ரூட்டுகளுக்கு மேல் பெர்மிட் கொடுக்கக்கூடாது என்று நிர்ணயிக்கலாம். அதற்கு மேற்பட்டவைகளை தேசிய உடைமையாக்கலாம். அப்படிச் செய்தால் பஸ் முதலாளிகளின் ஏகாதிபத்தியம் உருவாவதற்கு இடமில்லாமல் இருக்கும். சில பெரிய பஸ் முதலாளிகள் அதிகாரிகளைக் கூடத் தங்கள் வீட்டு வேலைக்காரர்களைப்போல் நடத்தும் முறை இந்த ஏற்பாட்டினால் ஒழியும். அப்படிப்பட்ட அதிகாரிகள், பஸ் முதலாளிகளைக் கண்டால் அமைச்சர்கள் வந்தால் செய்யும் மரியாதையின் அளவிற்கு மரியாதை செய்கிறார்கள். பொதுமக்கள் அலட்சியப்படுத்தப்படுகிறார்கள். பல பஸ் ரூட் பெர்மிட்டுகளை அதே சில நபர்களுக்கே கொடுப்பதால்தான் பஸ் முதலாளித்துவம் ஏகாதிபத்தியமாக ஆகியிருக்கிறது. இத்தகைய பெரிய முதலாளித்துவத்தை நீக்கி, தனிப்பட்டவர் தொழில் துறையில் சிறிய முதலாளித்துவம் வளர்ச்சியடையச் செய்வதற்காகவும், அப்படிப்பட்ட ஜனநாயக முறையை உண்டாக்குவதற்காகவும், பொதுமக்கள் நலனைக் கருதி பஸ் தொழிலில் நியாயமான போட்டி (பேர் காம்பெடிஷன்) ஏற்படும் படிச் செய்வதற்காகவும், தகுந்த முறையில் ஆலோசனைக் குழுக்களை ஆங்காங்கே ஏற்படுத்துவதற்கு சர்க்கார் முன்வருவார்களானால், ஜனநாயகப் பண்பு வளரும் என்று சொல்லிக்கொண்டு இப்பக்கத்திலிருந்து பிரேரேபிக்கப்பட்டுத் திருத்தத்தை நான் ஆதரிக்கின்றேன்.

12-50
p.m. * SRI S. LAZAR : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, ஒரு விளக்கம். இதுவரைக்கும் ரீஜனல் ட்ரான்ஸ்போர்ட் அதாரிட்டி, ஸ்டேட் ட்ரான்ஸ்போர்ட் அதாரிட்டி என்று அமைக்கப்பட்டு அவைகள் மும்முரமாக வேலை செய்து வருகிறது. அதற்கு சட்டத்தின் மூலமாக ஒரு எக்சிசுட்டிவ் ஹெட் இருக்கிறார். அவர்கள் இருக்கக்கூடிய விதிகளின்படி வேலைகளை நடத்திக் கொண்டு வருகிறார்கள். அவர்கள் அப்படி தங்களுடைய வேலைகளை தாங்கி நடத்திக்கொண்டு வரும்போது எனக்கு முன்னால் பேசிய அங்கத்தினர்கள் ஒரு அட்வைசரி கமிட்டி வேண்டுமென்று சொல்லுகிறார்கள். இப்படிப்பட்ட அட்வைசரி கமிட்டி ஏற்கெனவே இருக்கக்கூடிய ரூல்ஸ் அண்டு ரெகுலேஷன்படிக்கு அட்வைஸ் பண்ணவேண்டுமா அல்லது அதற்கு புறம்பாக அவர்கள் அட்வைஸ் பண்ணவேண்டுமா, ஆலோசனைகள் கொடுக்கவேண்டுமா என்பதை விளக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அதை விளக்கினால் நன்றாக இருக்கும் என்று நினைக்கிறேன்.

THE HON. SRI V. RAMAIAH : After my assurance that advisory committees will be constituted on a more broad basis and that they will be made to meet more often to know the transport needs, I do not see the need for this amendment. So I do not accept the amendment moved by the hon. Member Sri Sattanatha Karayalar.

1st November 1957] [Sri V. Ramaiah]

As regards the amendment moved by Sri V. K. Ramaswamy Mudaliar that the official should be assisted by a Sub-Judge, there again the Advisory Committee will be more effective in making suggestions. Therefore I do not accept that amendment also.

MR. SPEAKER: Are the hon. Members Sri Sattanatha Karayalar and Sri V. K. Ramaswamy Mudaliar withdrawing their amendments?

SRI K. SATTANATHA KARAYALAR: No, Sir.

SRI V. K. RAMASWAMY MUDALIAR: No, Sir.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: Since the hon. Member Sri V. K. Ramaswamy Mudaliar is not withdrawing his amendment, I wish to bring to your notice that the amendment is *ultra vires* of this House. Article 254 of the Constitution provides that to the extent the law made by the Legislature of a State is repugnant to any provision of a law made by Parliament, the law made by the Legislature of the State shall, to the extent of the repugnancy, be void. The Central Motor Vehicles Act does not provide for the appointment of a Sub-Judge, and the amendment is therefore *ultra vires*.

MR. SPEAKER: Will the Hon. Minister tell us how the amendment is repugnant to the Central Act?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: Act 100 of 1956 provides that the Regional Transport Authority shall have a Chairman who has had judicial experience and such other officials and non-officials as the State Government may think fit to appoint. To say that the Chairman shall be assisted by a Sub-Judge will be repugnant to this provision and therefore *ultra vires*.

MR. SPEAKER: Has not the State Government the right to make its own law under Article 254 (2) of the Constitution?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: The amendment moved by my Hon. Colleague Sri Ramaiah has been moved with the consent of the Central Government. Therefore it is *intra vires*. Even if the House accepts the amendment of Sri V. K. Ramaswamy Mudaliar, it will be repugnant to the Central Motor Vehicles Act of 1939 as amended by the Act 100 of 1956.

SRI V. K. RAMASWAMY MUDALIAR: Is not the Sub-Judge an official?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: The words used are 'The Chairman who has had judicial experience . . .' The clause can be amended only by the amendment moved by my Hon. Colleague with the consent of the Central Government. Any other amendment moved without the consent of the Central Government will be void.

[1st November 1957]

MR. SPEAKER : While I agree to a certain extent with the Hon. Minister, I am not convinced how the appointment of a Sub-Judge will be repugnant to section 44 of the Central Act. That section says that the Chairman shall be one with judicial experience. Does not a Sub-Judge come within the category of one with judicial experience?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : The first point is that the amendment of Mr. Ramaswamy Mudaliar restricts the right of the Government. Power is given to appoint any official. To the extent to which that right is restricted, the amendment is repugnant.

MR. SPEAKER : The amendment of Mr. Ramaswamy Mudaliar only says that the Chairman shall be assisted by a Sub-Judge. There is nothing in the Central Act which says that he should not be assisted. I therefore rule the objection raised by the Hon. Minister Sri R. Venkataraman out of order.

The question is *delete* the word 'only' at the end of the second proviso and *add* the following :—

“ who is to be advised by an advisory committee consisting of bus operators, representatives of workers engaged in the transport service and Members of the Legislative Assembly and Members of Parliament.”

The amendment was put and lost.

MR. SPEAKER : The question is—

Delete the word 'only' at the end of the second proviso and *add* the following :—

“ who should be assisted by a Sub-Judge.”

The amendment was put and lost.

Clause 2 was put and carried.

Clauses 3 and 4 were put and carried.

Clause 1 and the preamble were put and carried.

THE HON. SRI V. RAMAIAH : Sir, I move that the Bill be passed.

MR. SPEAKER : The question is—

“That the Motor Vehicles (Madras Amendment) Bill, 1957 (L.C. Bill No. 3 of 1957) as passed by the Legislative Council be passed.”

The motion was put and carried and the Bill was passed.

1st November 1957]

VII.—GOVERNMENT MOTION:

MOTION UNDER RULE 21 (3) OF THE ASSEMBLY RULES *re* CHANGE IN THE ORDER OF BUSINESS.

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : Sir, I move—

“ That item 5, the Madras Village Panchayats (Amendment) Bill, 1957, be taken up before item 3, the Madras Registration of Veterinary Practitioners Bill, 1957.”

MR. SPEAKER : The question is—

“ That item 5, the Madras Village Panchayats (Amendment) Bill, 1957, be taken up before item 3, the Madras Registration of Veterinary Practitioners Bill, 1957.”

The motion was put and carried.

VI.—GOVERNMENT BILLS—*cont.*

* (3) THE MADRAS VILLAGE PANCHAYATS (AMENDMENT) BILL, 1957.

THE HON. SRIMATHI LOURDHAMMAL SIMON : Mr. Speaker, Sir, I beg leave to introduce the Madras Village Panchayats (Amendment) Bill, 1957, and move—

“ That the Bill be taken into consideration at once.”

The question of Reform and Development of Panchayat Organization has been engaging the attention of this Government for some time past and proposals in that regard have been included in the White Paper on the Reform of Local Administration in Madras State including the Madras City Corporation, which is already before the House. This Bill deals with five specific matters about which Government find it necessary to make statutory changes in advance of the general reform of Panchayat Administration.

The first of these five matters relates to the delimitation of areas for which Panchayats are to be constituted. Prior to the passing of the Madras Village Panchayats Act, 1950, which came into force on 1st April 1951, Panchayats could be constituted for any local area—whether it is a revenue village or part of a revenue village or more than one revenue village. In 1950, an element of rigidity was introduced into this provision. Section 3 read with section 2 (22) of the 1950 Act makes it obligatory to constitute a Panchayat for every revenue village or a hamlet thereof, which was in existence on 1st April 1951 and which is declared by the Inspector of Municipal Councils and Local Boards as a revenue village. As a result, it is obligatory to constitute a Panchayat for a small revenue village with population just exceeding 500, even though it may be administratively convenient and free from local objection to group together two such villages to form a Panchayat village with a population exceeding one thousand. Another difficulty has also been experienced. The law permits the constitution of a panchayat for a hamlet; but there is no express sanction for the separation of a hamlet of a revenue village for

* Published in the Fort St. George Gazette Extraordinary, dated 22nd October 1957.

[Srimathi Lourdhammal Simon] [1st November 1957]

which a Panchayat has already been constituted with a view to constitute a Panchayat for that hamlet or to group it, with another revenue village for purposes of forming a Panchayat. It is necessary that this element of rigidity first introduced in 1950 should be removed and a flexible provision made as in the present Bill.

The 1950 Act provides for the constitution of Panchayats for every village in the State within a reasonable time. Cases have occasionally arisen (as for instance certain industrial or labour colonies or places of health resort like Courtallam) where the ordinary pattern of Panchayat organization is found to be unsuitable. At the same time, some arrangements have to be made for the civic administration of such areas so as to be adapted to the special conditions and needs of such areas. It is, therefore, proposed to take power for the exclusion of industrial, labour or institutional colonies or health resorts declared as such by the Government from the jurisdiction of Panchayats and for the constitution of Village Committees for such areas on the lines of township committees of Courtallam, Mettur and Bhavanisagar. The provisions made in the Bill will obviate the need for undertaking special legislation every time it is proposed to constitute village committees of a pattern different from the ordinary pattern of Panchayat organizations. In order, however, to ensure that the Legislature retains an opportunity of satisfying itself about the suitability of the special arrangements for civic administration of such areas it is provided in this Bill that a notification constituting a Village Committee in such cases should be authorized by a Resolution of the Legislative Assembly.

The most important of the changes for which provision is made in this Bill relates to the election of Presidents of Village Panchayats. The normal system in all other local authorities is for the members of the governing body to elect the Chairman, or the President, as the case may be. This is so in the case of the Municipalities in the districts, the District Boards, and the Madras City Corporation. This was the case in respect of panchayats also for several decades before 1950. In 1950, it was for the first time provided that the President of a village panchayat should be directly elected by the entire electorate of the village. He became an ex-officio member of the panchayat automatically. Other members of the panchayat elected by different wards of the village were rendered ineligible to become President. Even at that time when this was debated in the Legislature, there was sharp difference of opinion about the wisdom of the proposed change. Experience, during the last six years, has, in the opinion of Government, shown that this was an undesirable change. It is true that numerous instances can be pointed out of directly elected presidents of village panchayats, who have worked the system successfully. This is not because of, but rather, in spite of the system. In such cases, the presidents were usually able and good men, whose leadership was undisputed in the village. Such men would have found place even under the old system. The problem arises only for those villages where there are no leaders at all, or,

1st November 1957] [Srimathi Lourdhammal Simon]

where there are too many leaders, or, where the leaders cannot be described as able and good men. In such cases, the direct election of the President involving, as it does, the entire adult population, brings about a sharp cleavage within the village. It creates faction where none existed before; or aggravates the pre-existing faction. The village being a small area, where every voter knows everybody else, the ill-feelings thus generated last longer than any larger constituencies. The work of the panchayat suffers in consequence; and, frequently, the members cease to take interest in the affairs of the panchayat.

While it must be agreed that no system can be perfect, Government take the view that the old system is distinctly preferable to the innovation recently made. That is why they propose to revert to the normal system.

It is this change which Government consider most important and one which must be carried out in advance of the general reform of Panchayat organization and the constitution of Panchayat Unions. This is necessary because there are over 6,000 panchayats whose terms already extended by two years, will be expiring in the next few months. Panchayat elections have to be held in all districts in order to reconstitute them. Government are anxious that they should be reconstituted under the normal system and not under the system which they consider to be defective.

The Bill also seeks to raise the term of office of members and Presidents of Panchayats from three years to five years. One reason is that a five-year term will enable the members to chalk out necessary programmes for the all-round development of the village and see to the fulfilment of the programmes before laying down their office. An even more important reason is the need to avoid the holding of too many elections in quick succession.

Finally, the Bill makes provision also for a routine amendment to section 112 (2) of the Act. A rule-making power provided in the 1950 Act is proposed to be deleted because it is found to be superfluous.

The Government propose to accept the amendment for referring this Bill to a select committee. The names of the members of the select committee will be submitted in the course of the debate.

I, therefore, move that the Madras Village Panchayats (Amendment) Bill, 1957, be taken into consideration at once.

DEPUTY SPEAKER: Motion moved—

“That the Madras Village Panchayats (Amendment) Bill, 1957, be taken into consideration at once.”

I think there are some amendments. Is hon. Member Sri Palanisami moving his amendment?

SRI N. K. PALANISAMI: Yes, Sir. I move—

“That the Madras Village Panchayats (Amendment) Bill, 1957, be circulated for eliciting public opinion.”

[1st November 1957]

SRI M. KALYANASUNDARAM : I second the amendment, Sir.

I am not moving any amendment. Although I had given notice of an amendment, I do not propose to move it since the Hon. Minister herself propose to refer the Bill to a select committee.

SRI K. SATTANATHA KARAYALAR : Sir, I am not moving my amendment since the Hon. Minister has agreed to refer the Bill to a select committee.

DEPUTY SPEAKER : Motion moved—

“ That the Madras Village Panchayats (Amendment) Bill, 1957, be circulated for eliciting public opinion.”

SRI M. KALYANASUNDARAM : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, இந்தத் திருத்த மசோதாவை இவ்வளவு அவசரமாகக் கொண்டு வரவேண்டிய அவசியமென்ன என்று என்னால் புரிந்துகொள்ள முடியவில்லை. இன்னும் சில தினங்களில் ஸ்தல ஸ்தாபன அமைப்பு பூராவை யுடைய பரிசீலிக்கக்கூடிய முறையில் நாம் ஒரு வெள்ளை அறிக்கையை விவாதிப்பதற்கு இருக்கிறோம். அந்த விவாதம் முடிந்த பிறகு சர்க்காருக்கு சில தெளிவுகள் ஏற்படலாம். அதற்குப் பிறகு இந்த திருத்த மசோதா கொண்டுவரப்பட்டிருந்தால் நல்லது இருக்கும். வரக்கூடிய தேர்தலுக்கு என்ன செய்வது என்று சொல்லலாம். எந்தச் சட்டமும் இல்லையென்பது தற்போதைய நிலைமை இல்லை. நாம் ஒரு ‘வாக்ஸ்’ இல்லை. ஏற்கெனவே இருக்கக்கூடிய சட்டத்தின் அடிப்படையிலே தேர்தல் நடத்தினால் எந்தவிதமான ஆபத்தும் ஏற்பட்டுவிடாது. தேர்தல் முடிந்த பிறகு நாம் இந்த திருத்த மசோதாவில் ஏதாவது மாறுதல்கள் செய்யவேண்டுமென்றால் செய்துகொள்ளலாம். இது சாதாரண திருத்த மசோதா அல்ல. தேர்தலை நடத்தவேண்டாம், வேண்டுமென்றால், பதவி காலத்தை நீடிப்பதற்கு ஒரு மசோதாவை கொண்டு வந்திருக்கலாம். ஆனால், இந்த மசோதாவின் மூலம் அடிப்படை மாறுதல்களைச் செய்ய சர்க்கார் முயற்சிக்கிறார்கள். பஞ்சாயத்து சட்டத்தில் உயிர் நாடியாக இருக்கக்கூடிய அம்சத்தையே எடுக்க முயற்சிக்கிறார்கள். 1950-வது வருஷத்திய பஞ்சாயத்து சட்டத்தில் முக்கியமான அம்சம் பஞ்சாயத்து தலைவரை தேர்ந்தெடுக்கும் அதிகாரத்தை அந்தப் பிரதேசத்தில் இருக்கக்கூடிய மக்கள் அனைவருக்கும் கொடுத்திருந்தார்கள். மக்கள் கையில் அதிகாரத்தைக் கொடுத்தால் இரண்டு கட்சிகள் ஏற்படும் என்று மந்திரிகள் பயப்படுகிறார்கள் என்பதுதான் இந்த நான்கு நாள் விவாதத்தின் புலனாயிற்று. ஏன் சட்டபை அங்கதினர்கள் தேர்தலும் மக்கள் கையில் இருப்பதால் 4, 5 கட்சிகள் வந்துவிடுகின்றன. அதற்காக சட்டபை அங்கத்தினர் தேர்தல் அதிகாரத்தையே மக்களிடமிருந்து எடுத்துவிடுவதா? இந்த வாதத்தை ஒத்துக்கொள்ள முடியாது. மந்திரி அவர்களின் நீண்ட பிரசங்கத்தில் இதற்கு எந்த விதமான திருப்தி அளிக்கக்கூடிய சமாதானமும் கொடுக்கவில்லை. தலைவர் தேர்தலின் அதிகாரத்தை ஜனங்களிடமிருந்து எடுத்து ஏன் மக்களால் தேர்ந்தெடுத்த பிரதிநிதிகளிடம் கொடுக்க வேண்டும் என்பதற்கு தகுந்த காரணம் கொடுக்கப்படவில்லை. இந்த நிலைமையில் இந்த மசோதாவை அவசரப்பட்டு கொண்டுவருவதன் காரணம் என்னால் புரிந்துகொள்ள முடியவில்லை. நல்ல வேளையாக மந்திரி அவர்கள் இந்த மசோதாவை பொறுக்குக் கமிட்டியின் பரிசீலனைக்கு விடுவதற்கு ஒப்புக்கொண்டிருக்கிறார்கள். பொறுக்குக் கமிட்டியில் நாங்கள் சொல்லுகிற திருத்தங்களை ஏற்றுக்கொண்டு எல்லோரும் ஒத்துக் கொள்ளக்கூடிய ஒரு மசோதாவை திரும்பி இந்த சபையில் கொண்டு வருவார்கள் என்று நம்புகிறேன். அதற்கு சர்க்கார் கட்சி அங்கத்தினர்களும் கனம் மந்திரி அவர்களும் உதவி செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்

1st November 1957] [Sri M. Kalyanasundaram]

கொள்ளுகிறேன். என்னுடைய கருத்துக்களை பொறுக்குக் கமிட்டிக்கு முன்னால் வைக்கலாம் என்று அபிப்பிராயப்பட்டு இப்பொழுது அதிகமாக பேசவேண்டாம் என்று நினைத்து என்னுடைய பேச்சை முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

* **SRI D. S. ADIMOOLAM :** டெப்யூடி ஸ்பீக்கர் ஸார், இந்த மசோதாவை பொறுக்குக் கமிட்டிக்கு விடவேண்டுமென்ற திருத்தத்தை ஆதரித்து ஒரு சில வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன். எனக்கு முன் பேசிய கனம் கல்யாணசுந்தரம் அவர்கள் பஞ்சாயத்து போர்டு பதவி காலத்தை ஐந்து வருஷமாக நீடிப்பதில்கூட ஆட்சேபணையில்லை, பொது ஜனங்களால் தேர்ந்தெடுக்கப்படவேண்டிய தலைவரை பழைய படிக்கு பஞ்சாயத்து போர்டு மெம்பர்கள் சேர்ந்து தேர்ந்தெடுக்கவேண்டும், 'டைரக்ட்' எலக்ஷனுக்குப் பதிலாக ஏன் 'இண்டைரக்ட் எலக்ஷன்' மூலம் தலைவரை தேர்ந்தெடுக்கவேண்டுமென்று இப்பொழுது இந்த மசோதாவைக் கொண்டுவந்திருக்கிறார்கள் என்று கேட்டார். அதைத் தான் நானும் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். பொதுவாக கிராம ஜனங்களுக்கு ஒவ்வொரு வகையிலும் வோட்டு அளிப்பதற்கு அதிகாரம் கொடுக்க வேண்டுமென்று காங்கிரஸ் சர்க்கார் சொல்லுகிறார்கள். அப்படியிருக்கும்பொழுது இப்பொழுது இருக்கும் ஒரு நல்ல ஏற்பாட்டை அதைவிட நல்லவிதமான முற்போக்குடைய நோக்கத்தோடு மாற்றவேண்டுமே ஒழிய, பிற்போக்கான நோக்கத்தோடு இண்டைரக்ட் எலக்ஷன் மூலம் தலைவர் தேர்ந்தெடுக்கப்படவேண்டும் என்று மாற்றுவது சரியல்ல. ஒரு உயர்ந்த நோக்கத்தோடு ஒரு புதிய மாறுதலைச் செய்யவேண்டுமென்று இந்த சந்தர்ப்பத்தில் தெரிவித்துக்கொள்ள பிரியப்படுகிறேன். சாதாரணமாக அந்தக் காலங்களில் ஒரு பஞ்சாயத்து போர்டு தலைவர் எலக்ஷனுக்கு ஒரு வோட்டுக்கு ரூ. 10 கொடுக்கவேண்டும். கடுமையாகப் போனால் ஒரு வோட்டுக்கு ரூ. 30 கூட கொடுப்பார்கள். ஒரு கிராமத்தில் பஞ்சாயத்து போர்டு தலைவராக வருவதற்கு ரூ. 500 ரொக்க வசதி இருந்தால் போதும். ஜனங்களிடம் நல்ல செல்வாக்கு தேவையில்லை, அந்தக் காலத்தில் பஞ்சாயத்து போர்டு தலைவராக வருவதற்கு. ரொக்கம் தான் தேவை. ஜன நாயகத்தின் பெயரால் இந்த தேசத்தில் உள்ள வயது வந்தவர்களுக்கு வாக்குரிமை கொடுத்து அரசியல் நடத்தும் இந்த யுகத்தில், ஒவ்வொரு கிராமத்திலும் நமது நாடு, நமது உரிமை என்றெல்லாம் ஆக்க உணர்ச்சியை ஊட்ட முன்வந்துள்ள காங்கிரஸ் சர்க்கார், அம்மாதிரி உயர்ந்த லட்சியத்தைக்கொண்ட காங்கிரஸ் சர்க்கார் இம்மாதிரி தவறான முறையில் ஒரு திருத்த மசோதாவைக் கொண்டுவருவது வருந்தத்தக்கது. ஐந்து வருஷம் என்பது போன்ற ஷரத்துகள் பொருத்தமாக இருக்கிறது. "ஆப் ஜெக்ட்ஸ் அண்டு ரீஸன்ஸ்" மற்ற விஷயங்களும் சரியாகத்தான் இருக்கின்றன. ஆனால் பொறுக்குக் கமிட்டியில் இவைகளை இன்னும் தீவிரமாக பரிசீலனை செய்யவேண்டும். இப்பொழுது ஆளும் கட்சியினர் கிராமப் பஞ்சாயத்திலிருந்து பெரிய இந்திய சர்க்கார் வரையிலும் ஒவ்வொரு விஷயத்திலும் கட்சி என்ற முறையிலே சில சலுகைகள் எலக்ஷன்களிலும் மற்ற வகைகளிலும் தரப்படுவதற்கு சந்தர்ப்பங்கள் ஏற்படுகிறது. எந்த நாட்டிலும் இந்த ஊழல்கள் இருக்கத்தான் செய்கின்றன. அம்மாதிரி நம் நாட்டிலும் துரதிர்ஷ்டவசமாக இந்த நிலைமை இருந்துகொண்டு வருகிறது. அதற்கு ஒரு உதாரணம் கூறுகிறேன். கிராமப் பஞ்சாயத்து ஆக்டின் தொடர்போடு கூடிய ஒரு சமாசாரம்பற்றி நேற்று காலை யில் எனக்கு ஒரு தகவல் வந்தது. இப்போது நான்கு நாட்களாக நல்ல மழை பெய்து ஓய்ந்திருக்கிறது. அந்த அளவற்ற விடாமல் அடித்ததனால் இப்போது நாம் எல்லாருமே டல் அடித்து உட்கார்ந்து இருக்கிறோம். அந்த சென்ஷார் மோஷன் வந்தது நம் மாகாணத்தில் ஒரு பெரிய விஷயம். நாட்டுக்கே பெரிய விஷயம். அதை விவாதித்து 205 பேர்களும் இப்போது கோர்த்துபோய் இருக்கிறோம். எங்களுக்கே இப்படி இருக்கிறதென்று சொன்னால் அதில் நேரே சம்பந்தப்பட்ட கனம் கல்யாணசுந்தரம் அவர்களுக்கும், சசிவர்ண தேவர் அவர்களுக்கும், மந்திரிகளுக்கும் எப்படி இருக்குமோ? இந்தநிலைமையில் நான் எதைப்பற்றியும் பேசவேண்டாம் என்றுதான் இருந்தேன். கனடயம் தொகுதியில்

[Sri D. S. Adimoolam]

[1st November 1957]

கீழாம்பூர் பஞ்சாயத்து தேர்தலை ஒட்டிய செய்தி எனக்கு இன்று வந்ததால் அதை முன்னிட்டு இதில் பேசவேண்டிய நிர்ப்பந்தம் எனக்கு வந்தது.

கீழாம்பூர் கிராமத்தில் பஞ்சாயத்து புதிதாக ஏற்படுத்துவதற்காக எல்லா ஏற்பாடும் செய்யப்பட்டு 1957-ம் ஆண்டு அக்டோபர் மீ 19-வயில் தேர்தலை நடத்தவும் நோட்டீஸ் போட்டாகிவிட்டது. கிராமத்து ஜனங்கள் எல்லாம், தொழிலாளர்கள், விவசாயிகள் எல்லாரும் ஒரு நாள் சம்பளம் போனாலும் போகிறது என்று அன்றைக்கு வேலையையும் விட்டு தேர்தலுக்காக பஞ்சாயத்து போர்டு ஆபீசில் வாசலில் வந்து கூடிவிட்டார்கள். நூற்றுக்கணக்கானவர்கள் வந்து அப்படிக்காத்திருந்தார்கள். தேர்தல் நடைபெறவில்லை. என்ன காரணம் என்று கேட்டால் இரண்டு காங்கிரஸ் மெம்பர்கள் சொந்த காரணத்திற்காக ஸ்தல ஸ்தாபன மந்திரியை அனுசி தேர்தலை நடத்த அனுமதிக்கக்கூடாது என்று சொல்ல ஸ்தல ஸ்தாபன மந்திரி அவர்களும் இங்கிருந்தே தேர்தலை நடத்தவேண்டாம் என்று தந்தி கொடுத்துவிட்டார்கள். இது லோகல் போர்டு இன்ஸ்பெக்டர் முதலியவர்களுக்கே தெரியாதாம். இங்கிருந்து தந்தி பறந்திருக்கிறது. அங்கே தேர்தல் நடக்கவில்லை. ஆடு மாடுகளைப்போல, ஜனங்கள் தங்கள் வேலைகளை எல்லாம் விட்டுவிட்டு தேர்தலுக்காக அங்கே வந்து கூடி பின்னர் கலைந்திருக்கிறார்கள். காந்தி கண்ட சுதந்திரம் இது தானா? இது தானா ஜனநாயகம்? ஒவ்வொரு சின்ன சின்ன விஷயங்களிலும், தனக்கட்சி, பிரத்தியார் கட்சி என கிராமம், இன்னொருவன் கிராமம் என இப்படி காங்கிரஸ் ஆட்சியிலே போய்க்கொண்டிருக்கிறது கேவலமாக. இது எல்லாம் ஜஸ்டிஸ் கட்சி காலத்தில் சர்வசாதாரணம். ஜில்லா போர்டையே அவர்கள் கலைத்துவிடுவார்கள். அது மாதிரி அந்தக் காலம் தான் இது என்று இவர்கள் நினைத்துக்கொண்டு இப்போது செய்துவருகிறார்கள் எனத் தோன்றுகிறது. ஆனால் இப்போது சர்க்கார் எது செய்வதாலும் அது நியாயமா, சரியா என்று பரிசீலித்துப் பார்க்கக்கூடிய அறிவு கிராமங்களில் அநேகமாகப் பரவிவிட்டது. ஆகவே கட்சிக் கண்ணைடத்தோடு எதையும் பார்க்கக்கூடாது. நியாயத்தின் அடிப்படையில் எல்லாக் காரியங்களையும் செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அம்பாசமுத்திரம் கீழாம்பூர் பஞ்சாயத்துத் தேர்தலை எந்தக் காரணத்திற்காக நடத்தவேண்டாமென்று ஸ்தல ஸ்தாபன மந்திரி அவர்கள் தந்தி கொடுத்தார்கள் என்பதையும் இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் விளக்கவேண்டுமென்பதாகக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். இந்த மாதிரியாக அவர்கள் செய்வது என்று ஆரம்பித்துவிட்டால் ஜனநாயகம் வளர்வதற்குப் பதிலாக சிர்ழிவை நோக்கிப் போய்க்கொண்டிருக்கிறது என்று சொல்வேன். இவற்றையெல்லாம் இந்த மசோதாவைப் பொறுக்குக் கமிட்டிக்கு அனுப்ப சர்க்கார் ஒத்துக்கொண்டிருப்பதால், பொறுக்குக் கமிட்டியில் இதை நன்றாகப் பரிசீலனை செய்வார்கள் என்ற நம்பிக்கையுடன் என் பிரசங்கத்தை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

SRI T. SAMPATH : Mr. Deputy Speaker, I welcome the amendment proposed to the Madras Village Panchayats Act, 1950. While doing so, I desire to make certain suggestions in view of the fact that the Hon. Minister has agreed to refer the Bill to a select committee.

The object of the Government is to form a larger number of panchayats. Under the existing provisions, there are difficulties in the formation of such panchayats. I am glad that section 3 of the Act has been made more flexible now in order to enable the formation of panchayats in portions of a revenue village also. Moreover, it also enables the formation of village committees which are excluded from the panchayat area. The main provision is that which seeks to amend the section relating to tenure of office. Under the existing provisions, the tenure of office is three

1st November 1957] [Sri T. Sampath]

years. By the proposed amendment, this is sought to be extended to five years. Personally, I feel that it is unnecessary. The Hon. Minister stated that in order to chalk out their various programmes and policies, it is better that the term of office is extended to five years. The panchayat problems do not call for a five-year policy and programme. Because, they are simple in character and a three-year period, I feel, is quite sufficient and reasonable. I would like to advance one more reason. If the term is extended to five years, it will lessen the responsibilities of the members. I also feel that in the case of self-governing institutions of this type, more opportunities must be given to all so that they may get their chances in quick rotation. So, I think five-year period will be too long.

As regards the indirect election of the President, I welcome it, because it is in consonance with the election of Chairmen of the municipalities. I welcome it because the present system has got inherent trouble. As pointed out by the Hon. Minister, if there was direct election, it would lead to cleavage and party factions. So, instead of direct election, it may be indirect election. While making this suggestion, I feel that there should also be provision in the Act for the expression of lack of confidence in the President. I think there is provision to express 'no confidence' in the President in the case of other local bodies, and municipalities. There must be a similar provision in the case of panchayats. With these few words, I support the Bill.

DEPUTY SPEAKER : The Hon. Minister may reply.

(Sri A. Govindasamy and Sri M. Kalyanasundaram rose.)

DEPUTY SPEAKER : I thought that, in view of the fact the Hon. Minister has agreed to refer the Bill to a select committee, hon. Members may not wish to speak now. If, however, they want to speak, I have no objection. Hon. Member Sri Govindasamy may now speak. If he could not finish his speech by 1-30, he may continue his speech to-morrow.

* SRI A. GOVINDASAMY : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, பஞ்சாயத்துத் தேர்தல் முறையில் கை தூக்கும் முறையை நீக்கி ரகசிய வோட்டு அளிக்கும் முறையைக் கொண்டுவர வேண்டுமென்று கடந்த சில வருஷங்களாக வற்புறுத்தப்பட்டும் இந்தத் திருத்தம் வருகிற நேரத்தில் அதைப்பற்றி ஒரு வார்த்தை கூட இல்லாதது வருத்தத்தை அளிக்கிறது. ரகசிய வோட்டுரிமை வந்தால்தான் ஜனநாயக ரீதியில் சுதந்திரமாக ஒருவரை பயமின்றி தேர்ந்தெடுக்க பிறரால் முடியும். இது இல்லாத காரணமாக என்ன என்ன ஊழல்கள் நடந்துகொண்டிருக்கின்றன என்பதை எனக்கு முன் பேசிய ஸ்ரீ ஆதிமூலம் அவர்கள் சொன்னார்கள். உண்மையான தலைவரைத் தேர்ந்தெடுக்க ரகசிய வோட்டுரிமையைக் கொண்டு வராததனால் இதை நாங்கள் எதிர்க்க வேண்டியிருக்கிறது என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். இப்போது இருக்கிற நிலைமையில் பிரசிடெண்டு தவறு செய்தால் அவரைப் பதவியில் இருந்து நீக்குவதற்குப் போதுமான அதிகாரம் இல்லாமல் இருக்கிறது. அவரை நீக்குவதற்கு நம்பிக்கை இல்லாத தீர்மானத்தை கொண்டுவருவதற்கு இந்தத் திருத்தத்தில் வகை இருக்கவேண்டும்.

[Sri A. Govindasamy] [1st November 1957]

விக்ரவாண்டியை அடுத்த ஆசூர் கிராம பஞ்சாயத்து தலைவர் 8,000 ரூபாய் கையாண்டு விட்டார்கள். அங்கிருந்த உதவி பஞ்சாயத்து ஆபீசர் இன்ஸ்பெக்டர் ஆப் லோகல் போர்ட்டுக்கு தெரிவித்தார். அதன் பிறகு அந்தத் தலைவர் பதவியிலிருந்து நீக்கப்பட்டுவிட்டார். தன்னைத் தலைமை பதவியில் இருந்து நீக்கப்பட்டதைக் குறித்து அவர் ஹைகோர்ட்டில் அப்பீல் செய்திருக்கிறார்.....

DEPUTY SPEAKER: The hon. Member may continue his speech tomorrow. The House will now adjourn and meet again tomorrow at 9-0 a.m.

The House then adjourned.

VIII.—PAPERS LAID ON THE TABLE OF THE HOUSE.

58. Notification issued with G.O. No. 3574, Revenue, dated 10th September 1957, constituting the Registrar, Court of Small Causes, Madras, as the Rent Tribunal for the Madras District. [Laid on the Table of the House under section 17 (3) of the Madras Cultivating Tenants (Payment of Fair Rent) Act, 1956.]

59. Notification issued with G.O. Ms. No. 284, Law, dated 30th August 1957, prescribing new forms under rule 82 of the Civil Rules of Practice and Circular Orders in Appendix III-B. [Laid on the Table of the House under section 82 (2) of the Madras Court Fees and Suits Valuation Act, 1955.]

60. The Madras Registration of Veterinary Practitioners Bill 1957 (as passed by the Legislative Council (L.C. Bill No. 2 of 1957)).

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

1st November 1957]

APPENDIX.

[Vide item VI (2) on page 27 supra.]

L.C. BILL No. 3 OF 1957.

(As passed by the Council.)

A Bill further to amend the Motor Vehicles Act, 1939, in its application to the State of Madras.

WHEREAS it is expedient further to amend the Motor Vehicles Act, 1939 (Central Act IV of 1939), in its application to the State of Madras, for the purposes hereinafter appearing;

BE it enacted in the Eighth Year of the Republic of India as follows :—

1. *Short title and extent.*—(1) This Act may be called the Motor Vehicles (Madras Amendment) Act, 1957.

(2) It extends to the whole of the State of Madras.

2. *Amendment of section 44, Central Act IV of 1939.*—For the provisos to sub-section (2) of section 44 of the Motor Vehicles Act, 1939 (Central Act IV of 1939), the following provisos shall be substituted, namely :—

“ Provided that nothing in this sub-section shall be construed as debarring an official (other than an official connected directly with the management or operation of a transport undertaking) from being appointed as or continuing as a member of any such Authority merely by reason of the fact that the Government employing the official has, or acquires, any financial interest in a transport undertaking :

Provided further that if the State Government thinks fit, the State Transport Authority or a Regional Transport Authority may consist of a single official only.”

3. *Repeal of Madras Ordinance II of 1957.*—(1) The Motor Vehicles (Madras Amendment) Ordinance, 1957 (Madras Ordinance II of 1957), is hereby repealed.

(2) Notwithstanding such repeal, anything done or any action taken in the exercise of any power conferred by or under the Motor Vehicles Act, 1939 (Central Act IV of 1939), as amended by the said Ordinance, shall be deemed to have been done or taken in the exercise of the powers conferred by or under the said Act, as if this Act were in force on the day on which such thing was done or action was taken.

4. *Certain things done or orders passed not to be deemed invalid.*—Anything done, or any action taken or any order passed on or after the 1st day of August 1957 and before the 17th day of September 1957 by the State Transport Authority or by a Regional Transport Authority or by an authority or person to whom the powers and functions of the State Transport Authority

[1st November 1957]

or a Regional Transport Authority have been delegated, shall not be deemed to be invalid merely by reason of the fact that the State Transport Authority or the Regional Transport Authority, as the case may be, had not been constituted or had not been validly constituted.

STATEMENT OF OBJECTS AND REASONS.

It has been found in actual experience that the constitution of Transport Authorities with a single official has been working satisfactorily. The Government have therefore decided to take powers to continue this system by amending suitably the provisions of the Motor Vehicles Act, 1939 (Central Act IV of 1939), as amended by the Motor Vehicles (Amendment) Act, 1956 (Central Act 100 of 1956). This decision has been given effect to by the promulgation of the Motor Vehicles (Madras Amendment) Ordinance, 1957 (Madras Ordinance II of 1957). The present Bill seeks to replace that Ordinance with necessary validating provisions.

V. RAMAIAH,

Minister-in-charge of Electricity.

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

ANNEXURE TO THE MOTOR VEHICLES (MADRAS AMENDMENT) BILL, 1957.

Existing section.

Section embodying amendment.

44. *Transport Authorities—*

(1)

No change.

(2) A State Transport Authority or a Regional Transport Authority shall consist of a Chairman who has had judicial experience and such other officials and non-officials, not being less than two, as the State Government may think fit to appoint; but no person who has any financial interest whether as proprietor, employee or otherwise in any transport undertaking shall be appointed as or continue as a member of a State or Regional Transport Authority, and, if any person being a member of any such authority acquires a financial interest in any transport undertaking, he shall, within four weeks of so doing, give notice in writing to the State Government of the acquisition of such interest and shall vacate office :

No change.

* [Provided that if the State Government thinks fit, the State Transport Authority or a Regional Transport Authority may consist of single official :

Provided further that an official shall not be deemed to have a financial interest as aforesaid merely by reason of the fact that the State Government employing him has such an interest.]

Provided that nothing in this sub-section shall be construed as debarring an official (other than an official connected directly with the management or operation of a transport undertaking) from being appointed as or continuing as a member of any such Authority merely by reason of the fact that the Government employing the official has, or acquires, any financial interest in a transport undertaking :

1st November 1957]

APPENDIX

Existing section.

† [Provided that nothing in this sub-section shall be construed as debarring an official (other than an official connected directly with the management or operation of a transport undertaking) from being appointed as or continuing as a member of any such Authority merely by reason of the fact that the Government employing the official has, or acquires, any financial interest in a transport undertaking.]

Section embodying amendment.

Provided further that if the State Government thinks fit, the State Transport Authority or a Regional Transport Authority may consist of a single official only.

* Added by the Motor Vehicles (Madras Amendment) Act, 1948 (Madras Act XX of 1948).

† Added by the Motor Vehicles (Amendment) Act, 1956 (Central Act 100 of 1956).

